

Autorange



JAFカーマガジン オートルート

特集／カーライフをアクティブにする

予算に合わせたタイプ別 愛車のグレードアップ

1986

2

特別企画／非金属タイヤすべり止め
4タイプを雪上フルチェック

制動・登坂・加速性とも
ネット型ゴムチェーンがトップ



1%の思いやりを、
あとはソフト99におまかせ下さい。

SOFT99

ケアマインド積極的に…

クルマとコミュニケーションしてますか!?



さらに充実のベストカーワックス!

●樹脂ワックス **レイントロップ**

強い樹脂被膜がボデーをカバーし、長期間水をはじき、光沢を保ちます。洗車にも強く、その効果は約30日間/レイントロップは、一般塗装車からメタリック車まで幅広く使用できます。

●赤系の塗装に… **レッド**

赤系独特の深みのある光沢を与え、ボデーをあざやかにドレスアップします。

●用途に合わせてお選び下さい! **ニューソフト99シリーズ**

ブラック/ハンネリ/ホワイト/ハード/スプレーワックス/スピードワックス/クリーンアップ
メタリックハンネリ/メタリックハード/メタクリーン

●水あかりワックス **ボデーフレッシュ**

ニューセラミック配合の水あかりワックス!!

塗装を傷めずにあらゆる汚れを取り除く、と同時に持続性のよいワックス効果が得られます。



Feel the Beat

もっと楽しく 感じるままに — 技術の日産



NISSAN

NEW TWIN CAM CERAMIC TURBO

世界初
セラミック・ターボ搭載



何という鋭角的な反射神経だ。無数のコーナーを切り落とすために。ニューフェアレディZ、誕生。(PHOTO: 2 SEATER 200ZR-1 T-BAR ROOF)

セラミック・レスポンス

Zが新たなレーシング魂を身につけた。世界初のセラミック・ターボを備えた、「RB20DET」型ツインカム24バルブインタークーラー付エンジンが夢の走りを生んだ。低速域からレッドゾーンまで五感を震わせてやまない。コーナーを駆け抜けた瞬間。真のレーシング・レスポンスを男たちは知る。PLASMA-RB20DET

シートベルトは“安全ベルト”正しく使う習慣を。

NISSAN
FAIRLADY Z

●ご用命はお近くのブルーバード販売会社へ

Shining!



理屈ぬきだね、この光り!

動物の中で人間だけが、美を追求するそうだ。美しいものがいい……これはもう理屈ぬきだね。その美しさが永遠なら、もう狂っちゃいそう。車だって美しく輝いてみんなの目を引くと、うれしいね。スポルディング・カーケア・ケミカルシリーズは、ウインド回り、足回り、ワックス等と、専門の分野で研究された品ぞろえ……。高品質で作業性もラクラク。これでもう美しさはキミのもの!

PRODUCED BY NIHON CHEMICAL CO., LTD. UNDER LICENSE
WORLD-WIDE AUTO CHEMICAL

SPALDING®

総発売元 株式会社 同和
東京都港区六本木5-18-18 TEL582-1911





4WD

待望の4WD 新登場

贅を尽した
都会派1BOX4WD。

洗練されたフォルム、魅力の空間をそなえたマスター
エース・サーフに4WDが登場。心臓部には強力レー
ザー2C-IIターボディーゼル、3Y-EFIエンジンを搭
載、足回りには新時代のサスペンション、ペガサス
を採用し、トランスファーは3ポジションの本格派。
頼もしい走りを見せます。
1BOX4WD初のOD
付4速フルオートマチック
も登場して、いま1BOX
の走りの世界が、さら
に大きく広がります。



OD付4速フルオートマチック&トランスファー



写真(4WDクランドサルーン2000ターボディーゼル
(インテリジェントレーシング(2X7)のボデーカラー、電動カーテン、
4WD専用ボデーストライプはオプション)

シック&ハイクオリティ
マスターエースSURF 4WD

※タウンエース、ライトエースにも搭載。



写真(ワゴンSX5(LJ71G-MEX)
ワイルドステージ・オートレーシング(2WD)のボデーカラー、
電動ウインチ、サイドストライプ、電動サンルーフ、
メッキホイールはオプション。

ランドクルーザー70ワゴン

5ナンバー ワゴン新登場

ザ・リアル4WDワゴン。

4WDの本流を語りつづけてきたトヨタランドクルー
ザーに、快適性と経済性に優れた待望のワゴン誕
生。信頼性の高いレーザー2Lターボディーゼル搭
載。乗心地と悪路走破性抜群の新4輪コイルスプリ
ングを採用したサスペ
ンション、ペガサス。快適
ドライビングを約束する
新機構・新装備の数々
を満載して、いま4WDの
新しい世界が始まります。



ワゴンSX5のフロントシート

長もちワックス
「レインダンス」
いつまでも
雨がおどっています。

**RAIN
DANCE[®]**

PASTE CAR WAX

Keeps on Beading and Shining,
Rain after Rain, Wash after Wash.

日本の自動車雑誌が
折り紙をつけた長もち!

長もちワックスの代名詞、「レインダンス」その秘密は「レインダンス」だけに含まれる特殊な高純度のロー。この鉱物性のローは熱に強く極めて硬質なのが特長です。つまり作られる保護膜が頑丈で長もち。これは日本の權威ある自動車雑誌でも「ゆう」に2ヵ月は効果を有する」と折り紙をつけたりました。



米国のテストでは
95日後でも
水玉を保持!

米国のマシヤル研究所で91台の車を使った比較テストでは、圧倒的に「レインダンス」の長もちが実証されました。クルマのボンネット

にアメリカの高級ワックスと「レインダンス」を左右に塗り分け、定期的に自動車用洗剤



標準小売価格：2,800円

雨を跳らせ続けるカーワックス

レインダンス

で洗車しました。これは実際の天候下で、実用に近い状況でテストしたわけですが。その結果、他の高級ワックスのほとんどが効果を失った95日後でも、「レインダンス」だけは水玉効果を保持しました。

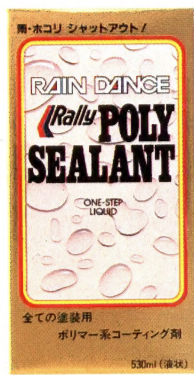
シユツとひと吹き、すばやく塗れます。
レインダンス・スプレーワックス

「レインダンス・スプレーワックス」は、使いやすさを第一に考えて特別に作られたワックス。手軽に塗布し、サツとふき取るだけで、新車の輝きが驚くほど簡単に得られます。忙しい人、時間と手間を省いて、手軽に新車の輝きが欲しい人に最適です。



一度塗れば、新車の輝きがいつまでも。
ラリー・ポリシーラント

「ラリー・ポリシーラント」は、いわゆるワックスでも艶出し剤でもありません。強力な樹脂膜がボディを保護し、新車の輝きを持続さ



せる驚異のポリマーコーティング剤。しかも自分で簡単に塗れます。米国では他のいかなるポリマー系シーラントより長もちすることが実証され、ベストセラーになっています。

白い車には、レインダンス・ホワイト。
赤い車には、レインダンス・レッド。

それぞれの色専用開発された特別なカラーワックスです。特殊成分の配合によって塗装を保護し、新車時の鮮やかさをいつまでも保ちます。また、水玉効果も抜群。水あか、タールピッチ、樹液、泥などの汚れ落とし効果にも優れています。ペーस्टタイプですので大へん塗りやすく、拭き取りも簡単です。



あなたの足、あなたのクルマを大切に。
日立ボデーデン社のカーケアプロダクツ。



●お求めは、お近くのスーパー、オートショップ、ホームセンターどうぞ!

●発売元・日立化成工業株式会社
〒163 東京都新宿区西新宿2-11-1
新宿三井ビル内 秘書第2333号
●輸入・製造元・日立ボデーデン株式会社
TEL(03)346-3485(代)



高性能



豪快にエミクロナッシュ青の戦士たち

信頼にこたえる始動性能、一段とアップ。

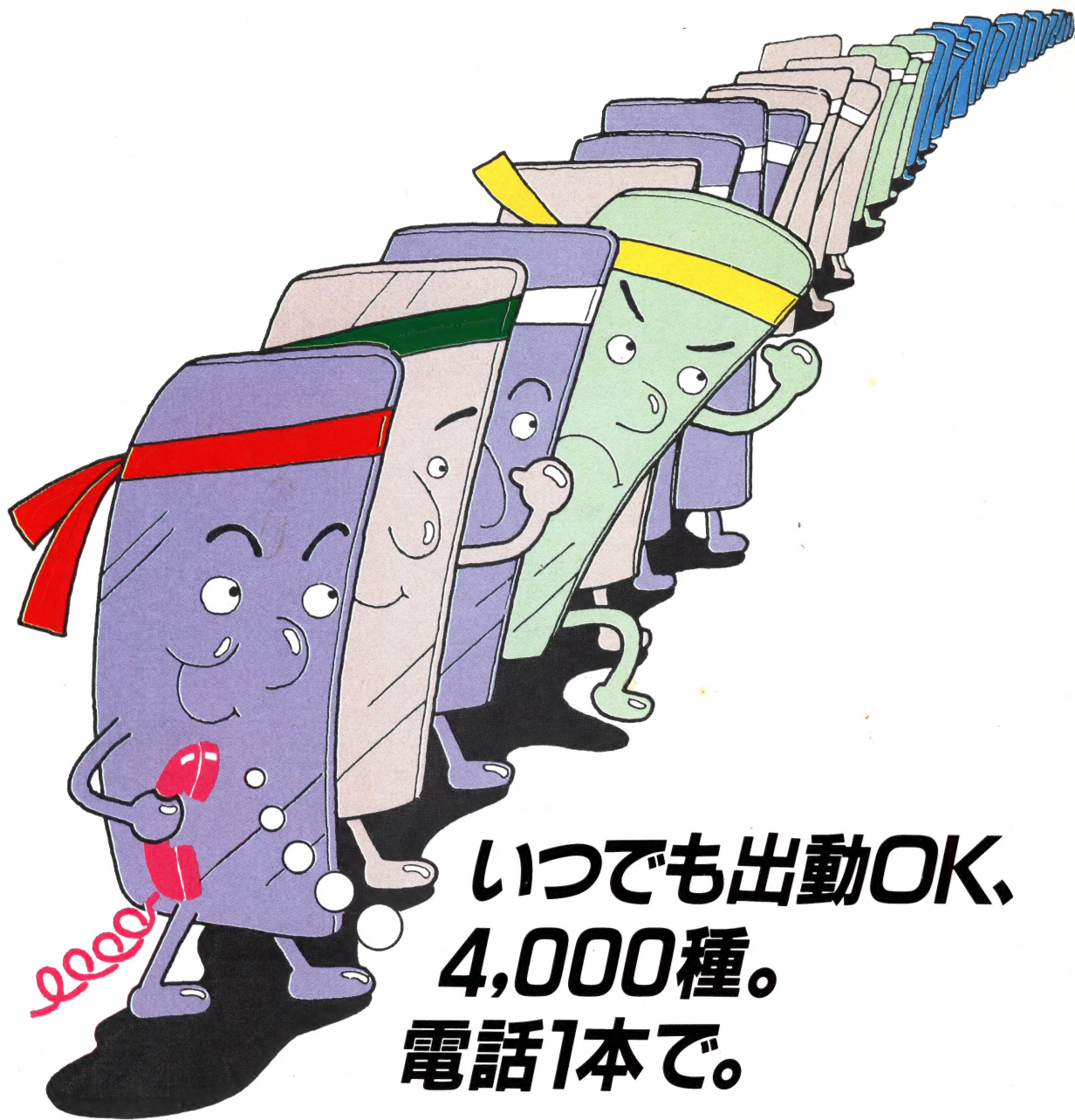
バッテリーの使命ともいえる品質は何といっても、「高始動性能」と「長寿命」です。高性能で信頼をいただいた従来のユミクロナッシュバッテリーのすぐれた特長をさらに高め、一段とパワーアップしたニューユミクロナッシュMF。精悍なデザインの7機種12タイプがずらりラインナップ。この青いパワー軍団が、苛酷な条件下であればあるほど威力を発揮します。

1. 抜群のエンジン始動性能
2. 走りを支えるゆとりのパワー
3. 長寿命で経済的
4. メンテナンスフリー（補水不要）
5. 液面センサー取り付け可能

NEW ユアサバッテリー
エミクロナッシュMF

湯浅電池株式会社

本社/大阪市南区南船場2-4-12(湯浅大阪ビル) TEL.06-266-7611(代) 自動車電池事業部/東京都港区東新橋2-12-11 TEL.03-437-2411(代)



いつでも出動OK、
4,000種。
電話1本で。

自動車ガラスのことなら、何はともあれSSへ。



●旭硝子SS店は、おなじみ緑の看板です。

自動車ガラスがいつでも間に合う、旭硝子SS。
電話1本でお届けするサービス体制づくりに努力
しております。在庫は約4,000種、乗用車からトラ
ックまで、5年前の年式車用のものまで揃えてお応
えしています。★あなたのクルマのガラスが、いざと
いう時、お近くのSS店までぜひお気軽にお電話を。

合せガラス

ラミセーフ®

部分強化ガラス

ゾーンライト®

熱線プリント
リヤガラス

ヒートライト®P



ドライバーの安全をまもる

旭硝子

〒100 東京都千代田区丸の内2-1-2(千代田ビル) ☎03(218)5336(加工ガラス部)



◎非金属タイヤスベリ止め4タイプの実力を雪上フルチェック

制動・登坂・加速性 ともに優れた ネット型ゴムチェーン

最近普及しはじめている
ゴムやプラスチックなどの
素材を使ったニュータイプ
の非金属製タイヤ滑り止め
4種について、北海道大雪
山中で雪上走行テストを行
った。



これまで雪道走行用のタイヤ滑り止め
用具としては金属製のスチールチェーン
が普及しているが、金属でできているた
め道路を傷めやすく、またユーズーにと
っては重く扱いにくかったり、振動や騒
音が大きいということが難点となってい
た。

そこで、こうした金属製チェーンの持
つ欠点を解決するものとして開発された
のが素材にゴムやプラスチックなどを用
いた非金属製タイヤ滑り止め装置と呼ば
れる、ニュータイプの雪道走行用滑り止
め用具である。



レポート／永岡龍彦 フォト／松本高好

もともと、この種の滑り止め装置は緊急脱出用として作られていたため、走行を目的とする金属製チェーンとは別種のものであるとして、チェーン規制が行われる際には認められないことが多かった。

しかし最近ではメーカーでも雪道走行を目的として開発し、あるいは改良が加えられ、業界団体である社団法人・日本自動車部品工業会の定める自動車用品工業規格（JAS 432）の基準に適合した製品については金属チェーンと同等程度の性能を持つものと認定され、また扱われるとされている。

現在、こうした雪道走行用の非金属製タイヤ滑り止め装置は、いくつものメーカーからそれぞれ独自の製品が市販されているが、その中から認定品4種について実際にクルマに装着して雪道を走行し実用性や性能を比べてみた。

**材質はゴムとプラスチック、
形状はネットと
ハシゴ形に分かれる**

今回テストしてみた非金属製タイヤ滑り止め4種は、

スーパーサイルチェーン 発売元・オカモト(株)

キャブレックス・スポーツ 発売元・中発販売(株)

ゴムチェーン 発売元・ゴムチェーン(株)

イエティ・スノーネット 発売元・神鋼線工業(株)

以上の4つで、それぞれの材質はスーパーサイルチェーンとゴムチェーン、イエティ・スノーネットの3種がゴム製、そしてキャブレックス・スポーツはプラ



ハシゴ形は、ロック状態になるとタイヤが路面についてスリップしてしまう。

アスピリンスノーの圧雪路面上で制動、加速、登坂能力をテスト。

スチック製である。

一方、形状的にはスーパーサイルチェン、イエティ・スノーネットの2種がネット形状で、キャブレックス・スポーツとゴムチェーンはハシゴ形だ。

また、スーパーサイルチェンとイエティ・スノーネットには金属製の金具が付いていてスパイクの役割を果たしているほか、キャブレックス・スポーツとゴムチェーンにはスパイクが装着されている。

なお、テスト走行は北海道の大雪山中の林道で行った。テスト時の外気温はマイナス6度C、雪温は0度Cである。路面は表面2〜3cmほどがパウダースノーの圧雪で、その下は硬いアイスバーンになっていた。

使用車はFFのファミリアで、185/60R14サイズのラジアルタイヤに非金属製滑り止めを前輪に装着して行っている。

制動性ではスーパーサイルとイエティのネットタイプが良好

まず、雪道走行で最も重要な制動性については、平坦路で40km/hから急ブレーキをかけて停止するまでの距離をメジャーで測定した。

この制動テストでは5回試走を行って、平均して短かい制動距離を記録したのがスーパーサイルチェンで、10m10cmであった。

ブレーキング時の応答性が良いのは、このスーパーサイルチェンと、イエティ・スノーネットで、ブレーキを踏み込むとジワッとした制動感が伝わり、停止

する際もあまり横方向に流れることはなく安定していた。

これに対して制動性ではあまり良くなかったのがキャブレックス・スポーツとゴムチェーンのハシゴ形2種で、いずれもブレーキングによって接地部分がめくれたりズレてしまうことがあるほか、停止時に横滑りすることがあった。またキャブレックス・スポーツについては制動時に締めつけベルトがゆるんで脱落してしまったことがあった。

全体的にはネット・タイプの方の方が安定した制動を得られ、停止時の姿勢変化も少ない。ハシゴ形のはベルトの間隔が広いこともあって、ロック状態になるとタイヤが路面についていることが多く、それが制動力を得られない原因になっているようだ。

ただ、ブレーキを何回か踏み分ける、いわゆるポンピング・ブレーキにするととくにイエティ・スノーネットとスーパーサイルチェンはしつかりとした効き応えが得られるのをはじめ、他の2種もスリップすることなく止まることができた。

スムーズな発進・加速性を発揮するイエティ

次の加速テストでは、やはり平坦路に50mの区間を設け、エンジンの回転数を2000rpmまで上げ停止状態からスタートして3000rpmで2速にシフトアップし、その区間タイムをストップウォッチで計測して比べてみた。

この加速テストで最も良いタイムを出したのはイエティ・スノーネットで、平均6秒台のタイムであった。



トルクがかかるのと締め具が緩んで外れてしまうものも。

そしてスタートの際にもあまりスリップすることなく、スムーズな発進、加速が可能で、スーパーサイルチェンがこれに次いで良好であった。

加速テストでも良好な成績を発揮したのは、スーパーサイルチェンとイエティ・スノーネットの2種類のネットタイプであった。この2種類は、加速中の方

向安定性もなかなか良かった。ハシゴ形タイプではゴムチェーンが良好な結果だったが、スタート時はホイールズピンして進まず、多少スピードがのってから加速するというもので、スムーズな発進はしにくかった。ただ、雪道というのを頭に置いて、丁寧にクラッチをつないでやれば発進は難しくないし、加速性は良好である。



闇が沈むにつれて大雪山中の圧雪の路面はたちまちアイスバーンに変わってゆく



写真の状態でゴムバンドで止めてクルマをバックさせる。

全体にかかったところでハンドルを切り内側フックを止めておく。

ハンドルを元に戻してからゴムバンドをまず対角からかけていく。

サイドのゴムバンドは3重にかけて、少し走行してから修正する。

トレッド面全体にかなり目の大きなゴムネットが覆う。



全体を引き伸ばしてロックキーを入れるとその状態で固定。

まずタイヤの上部にかけてから上半分が覆うようにしていく。

タイヤを見ながらクルマを前進させてタイヤを半回転させる。

残り部分をタイヤにかけてからロックを外すと全体が締まる。

かなり細かめのゴムのネットで、スパイク役の金具も多い。



タイヤ内側の布状ベルトの金具を止めるのが難しい。

ベルトの金具を止めてからベルトを引いて締め込んでおく。

内側と同じようにタイヤ外側のベルト金具をはめてロックする。

ベルトを引いて全体にゆるみがないようにしっかりと締め込む。

間隔の広いベルトの接地面にはスパイクが打ってある。



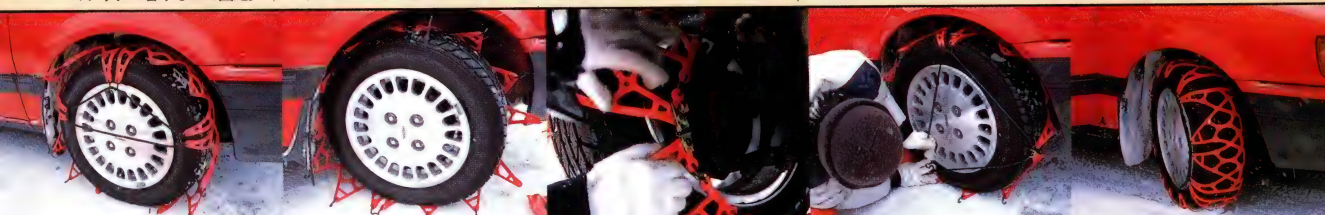
まずタイヤ内側は大小3種のフックの合うもので固定。

タイヤ外側の分割部分も適当なフックをかけてつなぎ合わせる。

タイヤ外側のフック金具にロープをかけ、固定金具にかけて締める。

余ったロープは2、3カ所適当にからませて、ゴムバンドを止める。

厚めのゴム製ベルトが全体に均等の間隔でかかっている。



写真のように上部にバンドをかけてタイヤを半回転。

仮にかけておいたゴムバンドをいったん外し、ハンドルを切る。

タイヤ内側の固定金具をかけてロックしておく。

タイヤの外側の方のフックにゴムバンドをかけていく。

大きな目のプラスチックネットにはスパイクが付いている。

装着手順を紹介しました。

低速時に振動・騒音の大きいハシゴタイプ

走行中の騒音は40km/hに前席中央でデシベルメーターを使って測定してみたが、静粛性が高いのはゴムのネット・タイプのスーパーサイルチエーンとイエティ・スノーネットで、いずれも70dBほどだった。

一方、キャブボックス・スポーツとゴムチエーンは、いずれも75dBであることから、テスト時のような路面状態では、素材がプラスチックかゴムかということ

はシゴ形タイプのものは、本来強いトラクションが得られるわけだが、クラッチを慎重につながらないと、急に力がかかってスリッパしてしまうことになる。

実際の雪道における登坂能力は、テスト時の設定のような緩い傾斜はかりでなく、とくに急坂を上るような際に強力なグリップ性が求められるのだが、そうした場合でもタイヤの周囲を全面的に覆っているネット・タイプの方が安定して駆動力を伝えられると考えられる。

このテストでも最も良好なタイムを出したのはスーパーサイルチエーンとイエティ・スノーネットで、どちらもあまりホイールスピンすることなく確実なトラクションを発揮してくれた。

登坂テストでもネットタイプの2種が好成績をあげる

登坂については7度ほどの傾斜の上り坂に20mの区間を定め、やはり2000rpmでクラッチをつないでスタートしタイムを計った。

チェーンで、路面の凹凸でもふらつくことなく、ステアリング・レスボンスのフイーリングもシャープである。

こうしたニュータイプタイヤのタイヤ滑り止めに共通するセールスポイントとなっているのが装着時の簡易さで、それぞれ構造や装着方法にアイデアがこらされている。

そこで取り付けにあたっては、ひとつひとつ取り扱い説明書の解説を見ながら手順に従ってやってみたのだが、とまどひうことなく簡単に取り付けてきたものはひとつもなかったと言つてよい。

ネット・タイプとハシゴ形タイプではハシゴ形の方がタイヤに簡単にかけられるだけ手軽で、とくにゴムチェーンはうまく工夫されていて短時間で装着するこゝとができた。

キャブレックス・スポーツはハシゴ形の特長で、タイヤ全体にかけるところまでは簡単なのだが、さて固定しようとする

スーパーサイクルチェーン＝オカモト(株) ☎03-817-4201 イエティスノーネット＝神鋼鋼線工業(株) ☎03-272-4675
キャブレックススポーツ＝中発販売(株) ☎052-621-3101 ゴムチェーン＝(株) ゴムチェーン ☎03-614-2726

タイヤ上部から本体をかける。比較的簡単にかかる。

	40km/hからの 制動距離(m)	0～50 m の加 速タイム(S)	0～20 m、斜 度7°の登坂加 速タイム(S)	40km/h時の 騒音 (dB)	40km/h時 の振動	総 合
スーパーサイルチェーン	10 m 10cm	7 秒40	4 秒65	70 dB		★★★★★
イエティスノーネット	10 m 05cm	6 秒80	4 秒80	70 dB		★★★★
キャブレックススポーツ	11 m 35cm	8 秒58	5 秒53	75 dB		★★
ゴムチェーン	11 m 40cm	7 秒35	5 秒35	75 dB		★★★



北海道、大雪山中のアスピリンスノーの圧雪路面コースでテスト走行するファミリアDOHCターボ（FF—写真右）とフルタイム4WD・GTX（左）。

るとベルトがうまく締められず、とくにタイヤ内側のベルトは扱いにくいのだ。ただし外す場合は最も簡単にベルトの金具をワンタッチ操作で取り外しできる。ゴムチェーンはヒモ1本を締めるというユニークな仕組みで女性でも難しくなく取り付けられる簡易さは評価できる。ただし、固定するためのゴム部分がいかにチャチで、もし切れたらという不安を与える。他の部分がよく考えられているだけに、このゴムの固定バンドは改良してほしいもの。

なお、装着については、参考までに、来シーズンからの発売となるカーメイトのバイアスロンを紹介してみた。バイアスロンはネットタイプの中では、一番簡単にタイヤにかける方法も、ゴムバンドでフックにかけて固定する仕組みも単純でわかりやすい。

スーパーサイルチェーンは両端を合わせて固定する際にちよつと手こずったが、取り付け方法そのものは難しくなく、扱いやすいものである。これも外側のフックにゴムバンドをかけて固定するだけでよいのだが、バイアスロンとともにこのゴムバンドをかけるにはかなり力を入れなくてはならず、指先のきかない厳寒の中で苦勞した。

一見したときからさてどうしたらよいのかと考えさせられたのがイエティ・スノーネットで、取り扱い説明書の通りにケーブルを引き伸ばそうとしても、なかなか伸びてくれないのだ。仕組みを理解するには、かなり時間がかかりそうである。また、全体を引き伸ばしてタイヤにかける際にもかなり力が必要で、一人では手こずってしまう。

ただし、取り外す際はごく簡単に、ネットタイプの中では最も短時間で外すことができる。

各タイプとも金属チェーンの代用としては、さらに改良が望まれる

それぞれ使い勝手や性能で一長一短があるが、これらのニュータイプタイヤや滑り止めと従来のタイヤチェーンを比較した場合、歴史があるだけに金属チェーンの方が、使い勝手や信頼性、また性能面でも優れているところが多いようである。

もちろん道路を傷めないという点ではニュータイプの非金属性タイヤ滑り止めの方に軍配があげられるし、性能的にもとくにネット・タイプについては高いレベルにあることが認められる。

またゴムチェーンについても、その取り扱いの簡便さと、性能面からも一応実用性を認められる。

しかし、いずれもメリットはメリットとして、まだまだ全体的には未完で改良されるべき点も少なからずある。現状では金属チェーンに代わりうる性能を持つようになっているが、欠点の多少で完全な代用として並ぶのは、一歩、二歩とどかないというところである。

そして、なにより簡単に壊れてしまったり外れてしまうようでは、とても安全な走行を確保するための器具とは言えないのだ。

少なくとも雪道を安全に走行することができるよう、まず安全で安心して使えるように、今後とも改善していったほしいものだ。



しっかりと4輪で路面をグリップし、スムーズな雪道コーナリングが可能なファミリア・フルタイム4WD・GT。



雪上比較走行を行うF
F (右)と4WD。

コンソールに設けられ
たセンターデフロック
スイッチ。

制動・加速・登坂そ
れぞれ優れたポテン
シャルを示した
フルタイム4WD。

試乗車のファミリア・フルタイム4WDには185/60R14のスタッドドレスタイヤが装着されていたが、アイスバーンの坂道でも、ちよつと慎重にクラッチをつないでやればなんなく発進できる。そこでタイヤ滑り止めを付けたFFのファミリアと同じ設定で走行テストをし、比較してみた。まず制動性は飛び抜けて



良好なテスト結果を得たスーパーサイルチェーン (右)とイエティ・スノーネット。この2種類で4WDと比較。



4WDは185/60R14のスタッドドレスを装着。

抜群の雪上走行能力を発揮

白銀に輝く北海道・大雪山中を、その持てるポテンシャルをフルに発揮して駆け巡るファミリア・フルタイム4WD。通常の2WDではスピンしてしまうようなスリッピーな雪道のコーナリングをあっさりとかわしてしまふところは、これまでにない異質の感覚だ。

いいというほどではないが、これはフルブレーキングしてタイヤをロックさせているためだ。実際の走行では2、3回に踏み分けてやると、より強力な制動力が得られるのである。

そして2WDではとても望めない抜群の実力を見せたのが登坂と加速性で、2000rpmのクラッチミートでもホイールスピンすることなく、たしかなたラクションをドライバーの全身に伝えて加速していくのだ。データーを比較してみても加速が0秒30→1秒00の差、登坂が0秒65→0秒80の差で、それぞれフルタイム4WDが勝っている。

また、ちよつと深めの新雪が覆っているくらいなら、センターデフをロックすれば苦もなく走破できるし、コーナードは滑りはじめに軽くステアリングで修正を加えることによってバランスを失うことなく立ち上がってくる。

タイヤがスタッドレスとはいえ、データー、フィーリングの両面から見て、チエーン装着車に勝るとも劣ることはないと思われた。

●ファミリア・フルタイム4WDテスト結果

- ・制動テスト 10m 80cm
- ・加速テスト 6秒 40
- ・登坂テスト 4秒 00
- (センターデフロック)
- ・制動テスト 10m 80cm
- ・加速テスト 6秒 50
- ・登坂テスト 4秒 00

騒音測定値は68dB

●ぜひ、4WDとFFの走行状態の違いを雪道レポートしてください (鎌倉市 須藤明彦)

Autoroute CONTENTS

FEBRUARY
1986

2

No.103 2月号
昭和61年2月1日発行
定価500円(送料80円)



表紙イラスト——永野青貴

編集部直通

03(433)8733

編集/安藤達也+角井毅志+河崎洋一+久保井誠+小塚瑞穂+秋野匡拓+大川訓生+アトリエ・アミ+全通企画

デザイン/ソフト・ハウス

撮影/松本高好+平田勝+内山繁+野澤廣幸

営業/大川正美+平沢英資+山中西

夫+河合優+坂田信晃

監修/社団法人 日本自動車連盟

〒105 東京都港区芝公園3-5-8

☎03(436)2811

発行所/株JAF出版社

〒105 東京都港区芝公園3-6-24

芝パークビル ☎03(433)8731

振替:東京0-88320

編集人/網中泰雄

発行人/田中達夫

印刷/凸版印刷株式会社

©JAF Printed in Japan

10——特別企画●非金属タイヤすべり止め4タイプの実力を雪上フルチェック

制動・登坂・加速性ともに優れた ネット型ゴムチェーン

レポート/永岡龍彦

20——どうなる?スパイクタイヤをとりまく環境と現状 レポート/永岡龍彦

26——トラブルに会わないためのウインター・ドライブのノウハウ

31——ロードサービス隊員直伝
安全・確実なチェーン装着法

38——EVENTS・REPORT●85昭和シェル石油マイルレージマラソン
人とガソリンの省エネ物語

レポート/大川訓生

44——New Model TEST & REPORT●
トヨタ・タウンエース4WD/ランドクルーザー
レポート/青木四六

いすゞ・ジェミニディーゼルターボ/アスカ・ピアッツァイルムシャー
レポート/石川真禎照

日産プレーリー4WD

60——30DAYS TEST●ホンダ・トゥデイGタイプ・4F

67——特集●カーライフを
アクティブにする
**予算に合わせたタイプ別
愛車のグレードアップ**

83——Autoroute News Flash
INTERVIEW/DOMESTIC/OVER SEA/New Model & New Car/
Information/Travel & Recreation Guide/World's Record/Motor Sports

99——Autoroute Reader's Voice
トーキング'86●私の愛車のインプレッション/エクボとアバタ●スターレット
エコノミー・ドライブ・クリニック●アドバイザー 池田美三
スポーティー・カーをスムーズに運転する秘訣
お気に入りショップガイド/読者の質問箱/法律相談/
Route Information/レターBOX/吉田友明のMYアメリカンレポート/
愛読者カレンダープレゼント/プレゼントコーナー

131——THE HOT & JUST TOURING●吉備路・倉敷・鷺羽山
古き街なみ、新しき内海

142——連載 ぼく走エッセイ「シルクロード30万kmの道」●
ナンバープレートなき走行 文/鈴木 肇

147——ちょっと気になるカー用品実用度テスト●第11回 スノーマット
総合的にはホワイトフィールドIIがいい

153——Autoroute CAR GOODS GUIDE●新製品紹介

160——Autoroute SHOPPING●

164——EDITOR'S CHOICE●ハンディタイプケミカル用品

167——カー用品ロングモニターレポート●サイメックスII GR-601
ラフォレックスVI/ドライバーズグローブ

172——法定点検整備が自分で行えるようになるホーム
メカニック実践講座●「付属装置」

181——プロが教える工具ミニ知識●使用目的によって形の違うプライヤ

185——やさしいクルマのMECHANISM●エンジンはどうして力を出すのか
解説/池田英三

188——保安基準からみたカー用品の使い方、選び方●第1回「エアスポイラー」

190——NEW MECHANISM解説●日産CUE-X & Be-1、LUC-2
先進のメカニズムに触れられたぞ

194——カーライフをリッチにするドライバーの知恵袋●交通安全と食生活

195——**年末年始の交通情報**●帰省ピークは12/28・29 Uターンは1/4・5

205——カタログを読むための自動車用語車種別辞典●NO.10ホンダ・レジェンド

208——世界のクルマ産業発達史●ベルギー編

213——中古車価格ガイド●

221——JAF INFORMATION●

どうなる？スパイクタイヤ をとりまく環境と現状

積雪地では使用自粛、規制化などの対策が進行中。
一方メーカー側もスパイクタイヤ新基準を設け、
軽量化や無公害タイヤの開発を研究して対応。

Close-up
SPIKE
TIRE



いま、スパイクタイヤの存在がとにかくクローズアップされている。とくにここ数年というもののスパイクタイヤが道路面を削ることによって引き起こされる粉塵や道路損傷などのいわゆるスパイクタイヤ公害がマスコミや行政をも巻き込んだの大きな問題にまでなっているのだ。

それでは現在、スパイクタイヤをとりまく現状はどうなっているのだろうか。

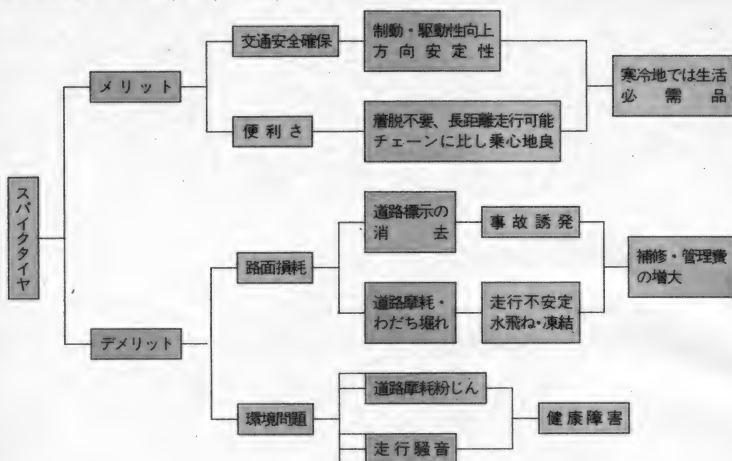
また、今後の見通しは——いくつかの角度から調べてみた。

スパイクタイヤとは
スノータイヤに金属製スタッドを埋めこんで
作られる特殊なタイヤ

まずスパイクタイヤというのは、スノータイヤにスタッド（＝スパイク・ピン）を付けることによって、その摩擦力をせん断力などを利用して雪や氷上における滑り止め性能を持った特殊なタイヤである。

現在、一般の乗用車用として使われているスパイクタイヤは、スノータイヤをベースに硬いタングステン合金でできた芯（チップ）を持つスタッド（スパイク・

■スパイクタイヤのメリット・デメリット



毎年、雪のシーズンが訪れると、とりざたされるスパイクタイヤ公害だ。



ピンとも呼ぶ）を埋め込んで作られている。

このスタッドの形には先端が鋭く尖ったピラミッド・タイプや中央に穴の開いた円筒状のマカロニ・タイプ、そして芯部分が突出したピン・タイプなどがあって、それぞれ形状の違いによって異なる特性を備えている。

かつて、まだスパイク公害が知られていなかったころは、より強力な効果を得るために、これら以外にもさまざまな形状のスタッドが試みられ、あるいは実際に使われていたのだが、やがて路面損傷の問題が発生するとともに規制されて姿を消している。

そして現在では、乗用車用はすべてピン・タイプと規制され、小型トラックで15インチ以上のリム径のものがピンとマカロニのいずれか、そしてトラックとバス用としてマカロニ・タイプが用いられ、ピラミッド・タイプなどは特殊なスタッドとして氷上ドライアルのような公道以外で使用される場合にしか使われなくなっているのだ。

では、なぜこうしたスパイクタイヤが積雪地などで使われるのかというと、そ

の理由はやはりなんといっても寒冷地や積雪地のさまざまな路面状況のもとで、ほとんどオールラウンドに近い能力を発揮するためである。

つまり、ひと口に雪道といってもフカフカの新雪路面から圧雪あるいは乾いたアスピリンスノー、湿雪、またガチガチのアイスバーンなどまで、いろいろな状態があるうえ、さらに時間や場所によっても様々に変化するが、こうした路面変化のもとでも平均して高い性能を示し、なによりも安全性を確保してくれるのがスパイクタイヤなのだ。

このように、スパイクタイヤはたしかに大きなメリットを持っている。たとえ普通のラジアルタイヤなどのいわゆる夏タイヤにチェーンをつけて走ったときのブレーキ性能を100とした場合（雪上、氷上とも）、オールシーズンタイヤが雪上で100→105、氷上で80→110、スノータイヤが雪上で105→110であるのに対して、スパイクタイヤは雪上で105→110、氷上では140→150という高い数値を示しているのだ。

つまり、スパイクタイヤは制動性が雪上・氷上ともに大変高く、それだけ安全面で他のタイヤよりも優れているわけなのだ。また、チェーンなどに比べればはるかに乗り心地はいいし、振動や騒音もそれほどひどくはなく、なにより着脱不要であることが大きな利点である。

このスパイクタイヤができたのはかなり昔のことだ。すでに1890年代には北欧で、ダート路走行をする際にタイヤの摩耗を防ぐために金属片を打ち込んで使っていたものが、凍結路面に対しても

滑り止めの効果があることがわかり、その後雪氷上のラリー用としてもはやくは使用されるようになっていく。ただしこの当時は金属片の摩耗が早いため、一般のタイヤまでは普及しなかったのだ。

ところがやがて1950年代にスカンジナビアでタンクステンカーバイドを芯に使ったスパイク・ピンが考案されたことから実用性が注目されて、1957年にはフィンランドでスパイクの特許が出願され研究が進められた結果、1960年代には現在使用されている形状のスパイクが開発されてヨーロッパで急速に普及している。

そして、わが国には1962年に初めてヨーロッパから輸入され、翌1963年には早くも国産スパイクタイヤが開発されて市販化されたのだ。

つまり、スパイクタイヤがわが国で使われるようになったのは、たかだかこの20年余のことなのだが、その後何度かの改良を繰り返しながら、寒冷地の北海道から東北、北陸地方を中心に広まり、今では北国では俗に「冬タイヤ」と呼ばれて、ごく一般的に常用されるまでになっている。

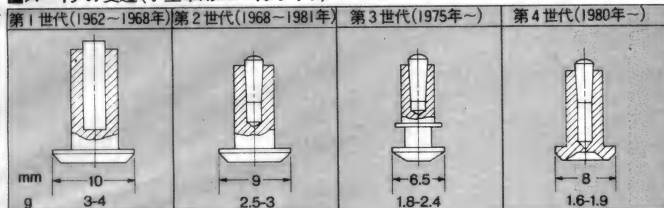
さらに最近ではウィンタースポーツの普及にもなっており都会地でもウィンター・ドライブ用にスパイクタイヤを所有するユーザーが多くなり、脱着の面倒さから雪のない都会地の道をスパイクタイヤで走りまわるクルマも時たま見かけられるのである。

ちなみに、1981年2月の各都市のスパイクタイヤ装着率調査では、北海道のほとんどの地域において装着率100%。その他、盛岡（100%）、青森（98

スパイクタイヤの歴史

- 1890年代** : 北欧に於いて、非舗装路走行によるタイヤ摩耗防止の為に、タイヤ踏面部に金属片を打ち込んだものが凍結路上でも効果があることが判明。雪氷路のラリー用としてではやされたが、金属片の摩耗が早く、一般タイヤまでは普及せず。
- 1950年代** : スカンジナビアで、タングステンカーバイトを芯とした最初の実用性あるスパイクが出現。
1957年(昭和32年)には、フィンランドでスパイクの特許出願。
- 1960年代** : 現在使用されている形状のスパイクとなり、欧州で急速に普及。
1962年(昭和37年) : スパイクタイヤが欧州から初めて日本に輸入される。
1963年(昭和38年) : 国産スパイクタイヤ販売開始。以後、北海道を中心に普及し始め、東北、北陸地方に波及、今日に至っている。

■スパイクの変遷(小型車用スパイクタイヤ)



こうした普及率の高さもまた、スパイクタイヤ公害を引き起こすひとつの大きな要因となっているわけである。

スパイクで削り取られて、路面の標識線や歩道のペイントが全く消えてしまえば、舗装面が凸凹になってしまったら、毎年改修しなければならぬような状態なのだ。

また、削り取られたアスファルトの細かい粉が舞い上がり、道に面した家庭では洗濯物を干せば粉塵で真黒に汚れてしまふし、窓を開けておけば床がザラザラになってしまふわけで、地域住民にとっての深刻な悩みになっている。

とくに、積雪時は粉塵が雪の中に含まれているからまだいいものの、雪どけの春先になると一斉に舞い上がり、猛烈な粉塵公害が発生するわけである。

また、単に道路を破損するだけならともかく、その粉塵が肺にたまって「じん肺」やぜん息を引き起こすこともあり得るなど、ひいては健康障害を与えることも心配されているのだ。

こうした問題の原因となっているのがスパイクタイヤであるため、それならスパイクタイヤを使用しなければすべし、解決する——ということが考えられるし、実際そのような動きもあるのだが、現実にはそう簡単にはいかないさまざまな障壁があるのだ。

というのは、現在スパイク以外の滑り止めとして用いられているスノータイヤでは使用条件が限られているし、チェー

ンでは着脱が面倒なうえ、常用となるととてもスパイクタイヤの代わりに使えるものではない。

そこでスパイクタイヤに代わる無公害の冬用タイヤとして3年ほど前に登場し、一躍クロースアップされているのが、スタッドレスタイヤだ。

このスタッドレスタイヤは現在次第に普及しはじめているところであるが、性的にはスパイクタイヤに一步を譲るため、やはり安全性やこれまでの慣れというところから、しばらくはまだ様子を見ていこうという人が多い。

つまり現状ではスパイクタイヤに代わるだけの高い信頼性と性能を持つ画期的なタイヤが登場しない限りは、いくら間

積雪地の各都市ではスパイクタイヤ使用自粛や規制などの対策が進められている

仙台市の場合、仙台市と宮城県がいち早くスパイクタイヤ問題対策に乗り出し、スパイクタイヤに関する懇談会が設けられ、タイヤ業界、住民代表、学識経験者がそれぞれ話し合い、市民に呼び掛けて「脱スパイク宣言」も行った。そのかいあってか、日本自動車タイヤ協会の調べによると1982年7~12月の間の販売実績をみると、スパイクタイヤが約90%、残りの10%がスノータイヤだった。ところが、1983年の同じ期間にはスパイクタイヤが約60%に減り、スノータイヤが13%、スタッドレスタイヤが27%にまで増えている。これは県下全域の調査だが、仙台市だけに限れば、スタッドレスタイヤの販売比率は4割を超えるとまで言われているほどだ。

この問題は、被害者がそのまま加害者であり、スパイクタイヤをしのぐ信頼性を持つタイヤや滑り止めが存在せず、しかもなにより優先されるべき安全性が関わっているというところに、抱える問題の難しさがあるのだ。

さて、こうしたスパイクタイヤ問題が初めて持ち上がったのは1976年頃からで、1981年にはいわゆる「スパイクタイヤ論争」が盛り上がった。これを契機に、粉塵や道路損傷に悩む積雪地方の都市でスパイクタイヤ問題が大きく取り上げられるようになった。

スパイクタイヤによって路面損傷、粉塵公害問題が発生

%, 秋田(96%), 飯田(82%), 軽井沢(76%), 仙台(74%), など、非常に高い普及率であった。

こうして普及率の高さもまた、スパイクタイヤ公害を引き起こすひとつの大きな要因となっているわけである。

積雪地の各都市ではスパイクタイヤ使用自粛や規制などの対策が進められている

この問題は、被害者がそのまま加害者であり、スパイクタイヤをしのぐ信頼性を持つタイヤや滑り止めが存在せず、しかもなにより優先されるべき安全性が関わっているというところに、抱える問題の難しさがあるのだ。

さて、こうしたスパイクタイヤ問題が初めて持ち上がったのは1976年頃からで、1981年にはいわゆる「スパイクタイヤ論争」が盛り上がった。これを契機に、粉塵や道路損傷に悩む積雪地方の都市でスパイクタイヤ問題が大きく取り上げられるようになった。

この問題は、被害者がそのまま加害者であり、スパイクタイヤをしのぐ信頼性を持つタイヤや滑り止めが存在せず、しかもなにより優先されるべき安全性が関わっているというところに、抱える問題の難しさがあるのだ。

さて、こうしたスパイクタイヤ問題が初めて持ち上がったのは1976年頃からで、1981年にはいわゆる「スパイクタイヤ論争」が盛り上がった。これを契機に、粉塵や道路損傷に悩む積雪地方の都市でスパイクタイヤ問題が大きく取り上げられるようになった。

この問題は、被害者がそのまま加害者であり、スパイクタイヤをしのぐ信頼性を持つタイヤや滑り止めが存在せず、しかもなにより優先されるべき安全性が関わっているというところに、抱える問題の難しさがあるのだ。

さて、こうしたスパイクタイヤ問題が初めて持ち上がったのは1976年頃からで、1981年にはいわゆる「スパイクタイヤ論争」が盛り上がった。これを契機に、粉塵や道路損傷に悩む積雪地方の都市でスパイクタイヤ問題が大きく取り上げられるようになった。

この問題は、被害者がそのまま加害者であり、スパイクタイヤをしのぐ信頼性を持つタイヤや滑り止めが存在せず、しかもなにより優先されるべき安全性が関わっているというところに、抱える問題の難しさがあるのだ。

さて、こうしたスパイクタイヤ問題が初めて持ち上がったのは1976年頃からで、1981年にはいわゆる「スパイクタイヤ論争」が盛り上がった。これを契機に、粉塵や道路損傷に悩む積雪地方の都市でスパイクタイヤ問題が大きく取り上げられるようになった。

北海道札幌市の粉塵公害。晴天なのに雲空のようになり、ハッキリと見えるはずのテレビ塔や郊外の山々が、舞い上った粉塵のため霞んで見づらくなってしまふ。





ＪＡＦユーザーテストでも、スタッドレスタイヤを取りあげている。

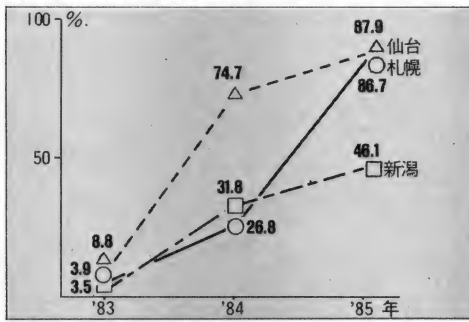
市民の間に「脱スパイク」の意識が定着したといっても良いだろう。

また、ただ懇談会や委員会をもうけるだけでなく、除雪や融雪剤の散布、ピン抜き無料サービスなどの実際の対策も行われている。

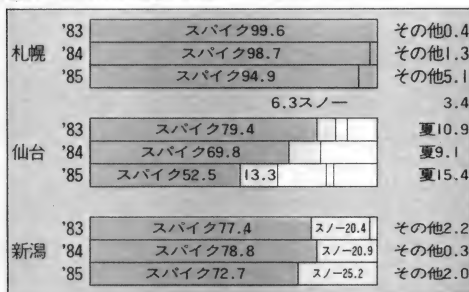
仙台市の官民一体となった対策は一応の効果を上げ、今では最も粉塵のひどい時期に比べ、その量は４割は減ったとまでいわれるほどである。

ただこのような問題は、一都道府県での規制や自粛では解決できないのは明らか。国政レベルでの解決策が待たれているが、一昨年あたりから、国も本格的な

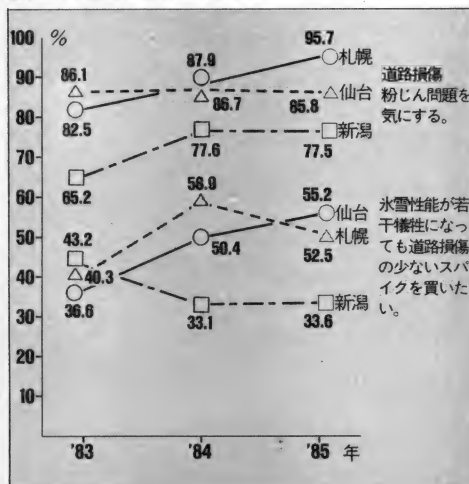
■「スタッドレスタイヤ」の認知率



■スパイクタイヤ装着率推移 (各年3月時点)



■スパイク問題関連ユーザー意識



脱スパイクの切り札として スタッドレスタイヤが登場したが……

そのような状態の中で1981年、脱スパイクの担い手として華々しく登場したのが、スタッドレスタイヤである。

スタッド、つまりスパイク・ピンがないところから名付けられたスタッドレスタイヤはスノータイヤに似ている

対策に乗り出している。

国が、まず今年の初めにかかげた目標は、粉塵の量の半減である。そしてそのための対策として挙げているのが、(1)現行スパイクタイヤの改良、(2)スタッドレスタイヤの普及促進、(3)国によるスパイクタイヤの構造基準の作成、(4)新しい冬用タイヤの開発などである。現行スパイクタイヤの改良では、タイヤ業界が検討を進めている粉塵量を少なくとも3割程度削減することを内容とするスパイクタイヤの第2次構造基準の早期策定を、ま

た、国によるスパイクタイヤの構造基準の策定では、運輸省が調査を進めている基準策定作業とあわせ、スパイクタイヤおよびピンのJIS規格の制定についての検討を行うことを決めている。

この他、現在、札幌で4月15日、11月20日、青森で4月11日、11月30日など、スパイクタイヤの使用自粛期間を設けているが、これを強化しようという案も出されている。また、不必要な期間におけるスパイクタイヤ使用禁止の法令も近々決定される見通しである。

が、表面に特殊配合ゴムを使用し、0度以下の低温になっても表面が硬くならないようにしたもので、従来のスノータイヤよりは10%ほど制動距離がよいといわれている。

なるほどスパイク・ピンさえなければ、

現に、スパイクタイヤからスタッドレスタイヤにはかえられた人に意見を聞いてみると、男性ドライバーの約60%、女性ドライバーの実に95%の人が不安を感じ

地面を削ることなく環境上はまず問題は起きない。が、これだけでスパイクタイヤ問題が解決されるわけではない。

まず、制動力だが、スノータイヤよりは高くても、スパイクタイヤに比べれば30%ほど落ちる。また、グレイキ性能比率は、雪上で1100～1200だが、氷上では1030～1200である。研究開発を進めることで今後さらにレベルアップは望めるが、ゴムの改良による摩擦力の向上には限度があり、直接氷を引っ掻くスパイクピンの効果と同じレベルにするのは困難で、当面はスパイクタイヤの制動力の8割まで引き上げるのが目標とされている。その上、タイヤの軟性と耐久力はゴムの特性上相反するため、軟性を強めれば強めるほど、耐久性はますます低くなってしまう。

各地のスパイクタイヤ使用期間制限指導基準		
地 区		使用自粛期間
北 海 道	道北(旭川、網走)	5/1~10/15
	道央、道南(札幌、函館)	4/15~10/31
	道東(帯広、釧路)	5/1~10/31
東 北	青森県	積雪時、路面凍結時以外
	岩手県	//
	宮城県	4/1~11/30
	秋田県	//
	山形県	積雪時、路面凍結時以外
北 陸	福島県	//
	新潟県	4/1~11/30
	石川県	3/15~12/10
	富山県	//
宇 部	長野県	4/1~11/30

現 状		強 化 案
地 区	期 間	期 間
札幌市	4/15~11/20	4/1~11/30
北見市	5/1~10/15	4/20~10/15
函館市	4/15~10/31	4/1~10/31
釧路市	5/1~10/31	雪が溶けたら
青森県	4/1~11/30	●●●
岩手県	4/1~11/30	県条例案作成中
宮城県	4/1~11/30	注1) //
秋田県	//	●●●
山形県	積雪時、路面凍結時以外	県条例案作成中
福島県	//	//
新潟県	4/1~11/30	●●●
石川県	3/15~12/10	●●●
富山県	//	●●●
福井県	//	●●●
長野県	4/1~11/30	●●●

注1) 自民党スパイク問題懇談会より、スパイク全面禁止のモデル地区とする様提言。 知事が今冬までに結論を出す旨回答。

また、最も対応が遅れていたタイヤメーカー各社も、スパイクタイヤの改良品の研究を進めている。

たとえばスパイク・ピン自体について小型車用で当初フランジ径が10ミリ、重さ3.4グラムあったものが次第に改良され、1980年以降のものは、フランジ径8ミリ、重さ1.6~1.9グラムほどのものが主流になっている。

これはピンが重いほど路面に当たる際のエネルギーが大きく、路面を削ってしまいうため、小型、軽量化が進められているのである。

そして、メーカー側もスパイク公害へ

の対応として業界団体の日本自動車タイヤ協会(JATMA)が、まず昭和56年10月に乗用車用スパイク・ピンについて最大打ち込み本数と最大突出寸法を暫定基準として定めたのをはじめ、58年5月より「スパイクタイヤ第1次基準」としてさらにフランジ径も含めて規制しているほか、さ来年の62年5月からは規制を強化した「第2次基準」を実施することが予定されている。

この「第2次基準」については通称新基準と呼ばれ、現行の第1次基準に比べて路面損傷を約30%削減することが目標となっている。ただし、氷上性能につい

スパイク・ピンの軽量化など、新たな基準が設けられ、無公害化への研究も進行中

ているという。

つまり現時点では、安全性優先の立場からは、全面的にスタッドレスタイヤに

転換するには、いくつもの問題があつてなかなか難しいというのが現状なのだ。

では約9%低下するという。

このほか各メーカーでは独自にアルミニウムやプラスチックなど軽量素材をシヤンク部に用いた軽量ピンの開発研究を進めているのをはじめ、形状記憶合金をバネに用いて必要な時だけピンが突出する仕組みのタイヤなどさまざまなアイデア

各都道府県では現場の状況に応じて臨気応変に対応

さて、このように難しいスパイクタイヤ問題だが、雪国以外に住む我々にとっても、もはや「対岸の火事」では済まされない問題になってきている。

たとえば、今年は、関越自動車道の開通によって、東京などの大都市と北国の結びつきはますます高まっていく。そう

なると、仙台市の例をひくくてもなく、通過地点である埼玉、群馬、そして、終点である東京でも、当然この種の問題が起つてくるのが考えられるのだ。とくに、関越の場合、トンネル内のチェーン装着が禁止されているとあつて、手間を考へあわせると、スパイクタイヤを最初から最後まではき通すケースが多いことは容易に予想される。

積雪時の防滑対策に関する各都道府県の道路交通法はまちまち。東京都が「積雪または凍結により明らかにすると認められる状態にある道路において、自動車または原動機つき自転車、自転車を運転するときは、タイヤチェーンをとりつけるなどのすべりどめの措置をとること」。群馬県は「半数以上のタイヤに鎖などをまくか、またはスノータイヤなどを用いること」。また、新潟県は「駆動輪の全タイヤに鎖

による無公害スパイクタイヤの研究が行なわれているのだが、現状では実用化には遠く、将来の研究課題となっている。

もし、路面を傷めることなく、性能も低下しない「無公害スパイクタイヤ」が実現するのなら、それにこしたことはないのだが――

をとりつけること、あるいは、全車輪にすべりどめの性能を有する雪路用タイヤをとりつけること――などとなっている。ということとは非金属製チェーンなどはどうなるのか? などいろいろな問題が生じてくるのだ。

各都道府県警でもこうした問題については「現在、検討中」としているところが多く、「現場の臨機応変な態度に期待する」という。

なお、先ごろスパイクタイヤの粉塵公害問題に取り組んでいる札幌弁護士会公害対策委員会の有志によって、メーカーに対する販売中止要求を含む調停申請書が北海道公害審議会に提出されるという新たな動きも出ている。

この申請書によれば、粉塵によって「じん肺症」など疾患が発生する可能性を指摘したうえで、被害防止のためにスパイクタイヤの販売中止とスタッドレスタイヤの使用促進を訴えている。

こうした動きがどう進展するか現時点では判断することは難しいが、積雪地域の問題としてはばかりでなく、一般ドライバーとしても見守っていくことが必要だろう。

業界の対応

■規制の変遷

タイヤ			スパイクの形状	暫定基準 (昭和56年10月)		第1次基準 (昭和58年5月生産より)			新規格 (乗用車:昭和62年5月、トラック:昭和61年5月より)		
種類	リム径	構造		打込本数 最大(本)	突出寸法 最大(mm)	打込寸法 最大(mm)	フランジ径 最大(mm)	突出寸法 最大(mm)	打込本数 最大(本)	フランジ径 最大(mm)	突出寸法 最大(mm)
乗用車用	全	ラジアル	ピン	154	2.0	122	10	1.5	122	8	1.5
		バイアス		126		80	12		80	10	
小形トラック用	14以下	ラジアル	ピン	136	2.5	122	12		104	10	
		バイアス		104		80	12		80	10	
	15以上	ラジアル	ピン	134		102	15		102	12	
		マカロニ	マカロニ	102		72	15		60	14	
			ピン	92		80	15		80	12	
			マカロニ	90		72	15		60	14	
トラック及びバス用	全	ラジアル	マカロニ	96		72	17.5		60	16	
		バイアス		94		72	17.5		60	16	

《欧米の規制状況》

欧米でスパイクを規制する理由: 道路損傷による補修費増大・轍による交通事故
(日本のように、住民の健康問題として議論されている国は世界でも例をみない)

全面使用禁止

・スパイク無しで走行できる道路条件が必要

除雪体制の完備
比較的降雪量が少ない

・十分なリードタイムとPRが必要

《西独の例 (規制の歴史)》

- 1964 第1次規制 (装着期間規制と大型車スパイク禁止)
- 1970 第2次規制 (スパイク装着車の速度制限実施)
- 1972 スパイク全面禁止を決議 (2年半のリードタイム)
- 1975 第3次規制 (スパイクの全面禁止)
(全面禁止まで11年間を要している)

・全面禁止維持の為に行政努力(ミュンヘン市の例) NHK仙台局調べ

- 1) 除雪体制 [除雪・散塩車等413台] 年間24億円
[1200人24時間体制]
(大量の塩散布により、塩害問題発生)
- 2) ドライバー教育 冬道安全講習会実施 (年間10万人受講)

■スパイクタイヤ外国事情

現在、欧米でスパイクタイヤの使用が全くフリーパスなのは、イギリスとスペインのたった2カ国だけという状況だ。他の国々では何らかの形でスパイクタイヤの使用に規制を加えている。

しかも、その規制のしかたは、日本のようにただ使用期間が決められているだけではなく(もちろん、規制国ではすべて期間規制を実施している)、その他思いつく限りのさまざまな方法がとられ規制されている。

その代表例を挙げてみると……(別表参照)

①大型車のスパイク禁止

オーストリア、ベルギー、フランス、イタリアの4カ国では、大型車(3・5

t以上)のスパイクタイヤの装着を禁止している。(ただしオーストリア、ベルギー、フランスの3国は、バスや公共車は可)

②速度制限

ヨーロッパでは、スウェーデンを除くすべてのスパイク規制国で、スパイク装着車に対して、速度制限が実施されている。

これはもちろん、高速で走れば走るほど道路破損がひどいため、スイスのように高速道路での使用を禁止している国もある。

③タイヤ構造の規制

バイアスタイヤでは、踏面部の動きが大きいため道路の損傷が大きい。そのためラジアルタイヤの使用のみしか認め

ない国がある(スイス、ベルギー、フランス)

④スパイクの品質規制

スパイク自体の重量や形状、サイズなどの規制があるほか、すべての国で最大打込本数が決められている。

また、ヨーロッパにはスパイクタイヤの使用を全面規制している国が9カ国もある。

たとえば西ドイツの場合、全面禁止にふみ切ったのは1975年だが、すでに1964年には、装着期間と大型車のスパイク規制を行なっている。その後、1970年には、スパイク装着車の速度制限を行なうなど規制を徐々に強め、ついに1975年に全面禁止となったわけである。

この規制を行政側は全面的にバックアップした。ミュンヘン市では、除雪費に毎年24億円のお金を使い、24時間体制で臨んでいるという。また「冬道安全講習会」を実施し、毎年、10万人以上のドライバーを教育している。全面規制にはこのような行政側の協力体制は不可欠と言えるだろう。

ところで、欧米でこれだけスパイクを規制するのは、①道路損傷によって補修費がかかりすぎる、②振られたわだちによって交通障害を引き起こされること、の2点がその大きな理由となっている。日本のように、住民の健康問題をうんぬんしている国は1カ国もないというのも面白い。

Winter
Drive

トラブルに会わないための ウィンター・ドライブのノウハウ

積雪地、厳寒地に出かける際に知っておきたい
知識とドラテクetc

いよいよ待ちに待った本格的なウィンタースポーツ・シーズンの到来。最新ファッションのウエアをそろえ、装備一式を整えて、いまや遅しと週末に備えている人も多いことだろう。

さて、そこでお出かけになる前にもうひとつ、雪道ドライブについての注意をお忘れにならないようにしていただきたいのだ。普段走り慣れない積雪地では、いろいろ思いがけないトラブルが起きるもの。ウィンター・ドライブに必要な知識のあれこれ、しっかりと頭の中に入れておいてほしい。

ウィンター・ドライブに出かける前に クルマだって低温下ではトラブルを起こ必ずしておきたいのがクルマのチェック。 しやすいのだ。

●バッテリー・チェック

バッテリーが上がったら、クルマは動きません。

なにが弱いといって、クルマの中でも最も寒さに弱いのがバッテリーだ。たとえば外気温20℃のときの発電能力を100%とすると、新しいバッテリーでも0℃では20%ほど低下して約80%の起電力しかなくなってしまうことになる。寒冷地のスキー場などではマイナス20度以下といった厳寒も珍しくないが、マイ





いざバッテリーがあがってしまつてからあわてても仕方がない、普段からバッテリー比重などをチェックしておこう。



ナス20℃ともなるとバッテリーの発電能力は約2分の1近くに下がつてしまうのである。

これが古かったり、何らかの理由で弱つているバッテリーであつたりすると、より急激に能力が落ちて、イザ始動しようとしてもウンともスンとも反応がなくて、あわてるはめになつてしまう。

エンジンがかかりにくかったり、ヘッドライトが暗く感じられるよつてあれば、まずバッテリーの状態をチェックした上で充電しておくなり、冬2回を越した古いものであれば交換しなくてはならないこともある。

このとき、バッテリーの状態をチェックするには、メンテナンス・フリーのもの

の以外はまず電解液が規定量まで入っているかを確かめて、足らなければバッテリー補充液を入れておく。そして液の比

●エンジンオイル／ホース／ベルト類

エンジンまわりも防寒対策

ある程度熱のあつた方が調子の良いのがエンジンで、低温になるにつれてとくくトラブルも起きやすくなるのだ。そこで寒冷地に行く際は、それなりに防寒対策が必要である。

まずエンジンの潤滑という大切な役目を持つのがエンジンオイルだが、低温になるにつれて粘度が大きく（つまり粘りすぎる）なり、抵抗が増すために始動性が悪くなつたり、場合によってはオイルが回らずシリンダーの内壁に傷をつけてしまうことがあるのだ。

現在、一般的なオイルとしてはオールシーズン使えるマルチグレードオイルがほとんどなのでそれほど気にしなくてもすむが、少なくともグレード表示に冬期用を示すWの文字が入つている10W40や20W40であれば寒冷地でも大丈夫。ただ、厳寒のマイナス20℃以下になることが予想される場合は5W20や5W30といった超低温にも対応できるオイルを入れておいた方が安心。

またホースやベルトは日常的に点検しておくべきものだが、とくに寒冷地に出かける場合は慎重にチェックしておきたい。ことに年式の経ったクルマでは、ベルトや

重測定はガソリンスタンドなどで調べてもらえるが、液温20℃のときで1.25～1.27の比重があれば正常だ。

ホースのゴムが劣化していることがある上、低温下で硬化したり温度変化によつてヒビ割れ、力や圧力を受けて裂けてしまうこともあるのだ。

だからもし長い間交換していないようであれば、トランク内に予備のベルトやホースを用意しておくくらいのはしておきたい。

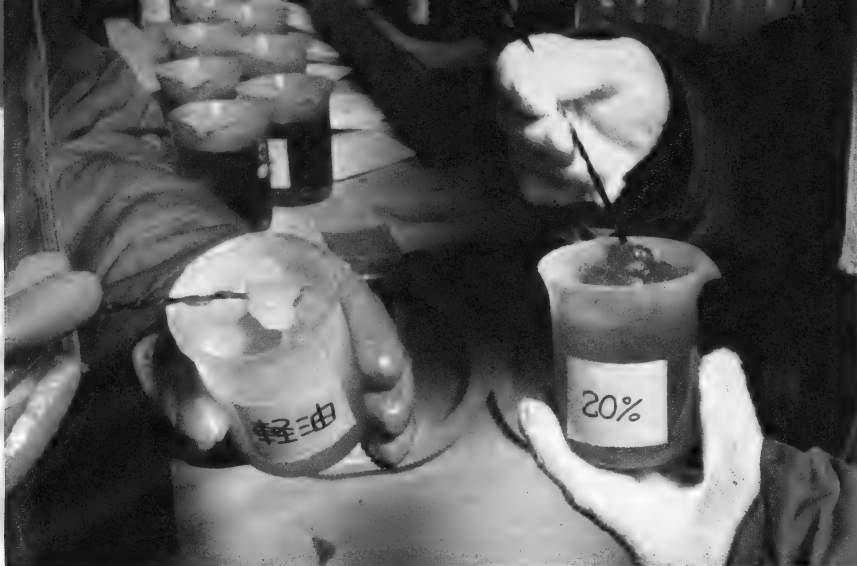


厳しい冬を乗り切る為に、エンジンオイルも冬用のものに交換しておくで万全だ。

●ラジエター／ウォッシャー

ラジエター冷却液のLLCとウォッシャー液の濃度に注意

LLC（ロングライフクーラント）の濃度が薄かったために冷却水が凍ってラジエターをダメにしてしまったというトラブルもよくある。



JAFユーザーテストでLLCと軽油の凍結温度を測定したところ、LLCは濃度20%でマイナス15℃で、軽油も暖冬用は写真のようにシャーベット状になった。

通常、寒冷地以外では新車などのLLC濃度は20%くらいになっているのだが、この程度の濃度だと厳寒地では凍結してしまうのだ。

JAFユーザーテストによると、LLC濃度20%ではマイナス15℃、同40%でマイナス20℃、同50%でマイナス27～28℃、同60%でマイナス40℃というのが凍結の目安。

またウォッシャー液も一般に約30%でマイナス10℃、50%でマイナス20℃、原液でマイナス50℃が凍結温度の目安になっている。

このため、寒冷地に行く前にあらかじめLLCやウォッシャー液を入れ換えておく必要がある。

●タイヤ

新雪・庄雪・アイスバーン、雪道は滑りやすいのだ。

通常の舗装路の摩擦係数が0.7～0.8なのに対して雪道・凍結路では0.07～0.15と極端に低い。つまり滑りやすくなる。

そこでタイヤの防滑対策が必要となるわけで、スノータイヤ、スパイクタイヤ、スタッドレスタイヤ、それに各種のチェーン類などがあり、それぞれ状況に応じて使用されている（関連記事参照）。

だがいずれにしてもタイヤならば残りミゾが十分あるかチェックしておくべき

●ワイパー

降りしきる雪の中でも、視界は常に確保したい

ワイパーは雨ばかりではなく、降る雪を払って視界を確保してくれる重要な役割を受け持っている。

そのワイパーのブレードはゴムでできているため、温度が低下するにつれて硬くなり払拭能力も落ちてしまうのだ。これが古いヒビ割れのあるようなブレードではなおさらのこと、チェックして劣化しているようであれば早急に交換しておくべきだ。

また多雪地帯では通常のワイパーブレードでは役に立たないこともあるので、雪に強いスノーブレードを使うとよい。

さらに気をつけたいのはブレードをウインドウに凍りつかせてしまった場合、そのような時に無理に動かそうとすると

であるし、チェーン類などは傷んだりスリ減っていないかを調べておくことが大切。通常のタイヤならば法的には残りミゾの深さが1.6mmあればよいのだが、

冬用タイヤの場合は安全を確保するためにも、少なくとも7～8分山くらいはあった方がいい。

またチェーン類については傷みやスリ減っていることがあれば、補修用具や交換用の予備を備えておくようにしたい。

モーターが焼きついてしまったり、ブレードの先端が切れてしまうこともある。そこで解氷剤などで溶かしてから作動させよう。



雪道走行では、防滑対策が命ツナとなる。



ブレードの凍結を防ぐ為に駐車時には立てておこう。

● WINTER DRIVE HOW TO

トラブルに会わないための ウィンター・ドライブ・HOW TO

寒冷地や積雪地では、時に思いもよらないトラブルが起きることがある。そこで、こうした地域に出かけるドライバーは、あらかじめウィンター・ドライブの知識をしっかりと身につけ、対処できることが求められるのだ。

まず、なによりも心得なければならぬのは、普段雪の降らない地方でも、ドライブに出かける際は最低チェーンはトラック内に入れておくことだ。わが国では南国の鹿児島でも時に雪が降ることがあるのだから、冬の必需品としてチェーンは必ず備えておくべきである。

そして厳寒地では駐車する際にはサイドブレーキを引かず、もし傾斜しているようであればタイヤ止めなどをかけて止めること。サイドブレーキをかけると寒さで凍結してしまうことがあるのだ。北海道や山岳地などマイナス20℃から30℃以下にもなるようなところでは、30分足らずでも凍結してしまうことがある。

駐車時には、このほかエンジンルームを風の当たらない方に向けて止めること、吹きだまりに止めないこと、屋根の雪やツララの下に止めないことなどに注意しよう。

エンジンルームに風が当たると、中に雪が吹き込んだり、バッテリーが冷えて始動能力が低下してしまう。そこでグリルをボール紙などで覆ったり、エンジンに毛布をかけると防寒効果がある。またバッテリーは外して暖い家の中に置いて

おくのもよい方法だ。

豪雪地帯では一晩でクルマが雪に埋まってしまうようなこともある。

またクルマ全体が凍りついてしまうため、キーの穴はガムテープでふさいでいたりオイルを入れておくといやし、フロントガラスは新聞紙などで覆っておけば後が楽だ。

さらに湿度の高い日本海岸の高速道路に多いトラブルにアイシング現象がある。これは、高速走行中にキャブレターのベンチュリー部に空気中の水分が凍りついて空気が送り込まれなくなってしまうというもの。

このアイシング現象は発生するとエンジンが不完全燃焼して、排気が真っ黒の煙を出すので気を付けたい。そのまま走っていると、やがてエンストしてしまうことになる。

もしエンジンに力がなくなってきたならば、しばらく止まっていると水が解けて元の調子に戻るといことだが、これを防止するにはグリルの一部をカバーしたり、エアクリナーを冬期レバーに切り換えておくことだ。

また、とくにディーゼル車で厳寒地に行く場合は、必ず現地で給油するべきである。というのは、東京など暖冬地で使われている軽油は水分が多いため、寒冷地では燃料パイプの中で凍結してしまうのである。このため寒冷地では3号軽油という水分の少い、あるいは凍結防止

剤を入れた軽油が使われている。

このほか、積雪地で注意しなくてはならないのが雪によるエグゾースト・パイプのつまりで、リヤを雪壁に突っ込んで止めたために室内に排気が流れ込んできたり、エンジンが止まってしまうことが

あるのだ。

そしてもうひとつ、雪国特有の流雪溝が雪に覆われていたために気がつかず、クルマをミゾに落としてしまったということも、非積雪地の人にはよくあること。くれぐれも注意のほどを――。



スキーなどに行つてクルマを一晩駐車する際、エンジンルームに古毛布等をかけておく事もトラブル防止の一つの方法。ただし、翌日クルマを始動する際には、忘れずにエンジンルームの古毛布等をとって置く事。



危険のない広い場所でも、ごく低速で滑る感覚を身体に覚えさせておくことよ。

●スノー・ドライテク

「急」のつく動作は禁物。滑らせないことが第一。

雪道・凍結路では「滑る」ということが大前提。しかも慣れていればまだしも滑った経験のないドライバーにとってはどの程度の速度で、どんな路面状態のときに、どう滑るのか見当もつかないはずだから、まずなによりもスピードをひかえめにするというのが第一だ。この滑

るということはタイヤや速度、路面の状態によってもそれぞれ異なるので、あまり経験のない人は、あらかじめ危険のない場所でも、ごく低速でブレーキを踏んでみて、滑る感覚を知っておくことよ。少くとも雪道・凍結路ではグリップの感覚を身体で覚えることが、なにより安全につながるのだ。

ともあれ、雪道・凍結路を走る際の基本は「急」とつく操作は厳禁ということである。つまり急発進・急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどはすべてスリップのもとなのだ。

そこでスタートの際はクラッチを慎重につなぎ、アクセルはゆっくり踏み、スピードを抑えて走ること。そして減速する時はまずエンジンブレーキで速度を落としてから軽く何度もブレーキを踏むポンピングブレーキを使うようにする。このとき、車間は十分すぎるくらいあけておいて、ギアは一段落とし、タイヤが路面をグリップして走る適度なトルクをかけるようにすることよ。

もつとも滑りやすい路面で発進する際はギアをセカンドにして、半クラッチを使って急激にトルクをかけないようにスタートした方がスリップにくい。

そしてよく雪道には深いワダチが掘れていることがあるが、そうした所ではワダチをトレースして走ること。

注意が必要なのはこのワダチから外れるときで、ステアリングをとられたり、

ワダチから脱ける際にアクセルを踏みすぎてスリップすることがよくあるのだ。対向車が同じワダチを使っている場合は、まず速度を十分落とした上でワダチから抜け、必要なば停車してすれ違うようにするのが一番安全。

またコーナーでは速度を十分落とし、できるだけ大きな半径で曲がること。そしてクルマがカーブを抜けてから加速するようにしよう。

もしクルマのリアが滑り出してしまつたら、同じ方向に（クルマの進む方向と反対）にステアリングを当ててやるカウンターステア（いわゆる逆ハン）というテクニクもあるが、いきなり滑り出したときにあわててしてもうまくいくものではない。

このほか、とくに雪国などで気をつけなければならぬのが坂道を走行する場合だ。上りは止まれるからまだ良いが、下り坂でヘタにブレーキを踏んだりするとタイヤがロックしてしまい、スリップ

して滑り落ちていくようなことになりかねない。また上り坂ではいったん止まつてしまつと、発進できなくなつてしまふので、できるだけ止まらないように気を配りたい。

とくに上り坂では駆動輪の後輪に荷重のかかるFR車に比べて、FF車は前輪がホイールスピンしやすいので注意のこと。

最近急増している4WD車は2WD車に比べ雪道・凍結路に強いのだが、だからといって能力を過信しないこと。いくら4WD車でも深雪ではスタックするし、スピードを出してブレーキを踏めばスリップしてしまうのだ。

また上りのときは4WDでも、カーブのある下り坂では方向性などから積雪地の人は2WDに切り換えて安全走行をしている。少なくとも4WDは2WDよりも滑りやすい路面に強いことは確かであるが、オールマイティではないのである。

地方の積雪や道路情報を得るには、このほか各県、または市町村の役所の観光課などに問い合わせても、ある程度様子がわかるし、また実際その地方の近くまで行ったならば地元ラジオ局の道路情報を聞くようにするとよい。さらに、地元のJAFロードサービスセンターやガソリンスタンドでも情報が得られる場合がある。

全国道路情報提供電話番号リスト

全国 ☎03-264-1331
北海道 ☎011-281-6511
東北 ☎0222-25-7711
中部 ☎052-682-4141
新潟 ☎0252-28-5252
長野 ☎0262-44-0011
石川 ☎0762-63-4541
関西 ☎06-313-1141
中国 ☎082-221-7777
四国 ☎0878-34-3400
九州 ☎092-651-1331
都内 ☎03-5831-7611
首都高速 ☎03-553-9801

安全・確実なチェーン装着法



練習次第で女性でも装着は簡単

冬季にチェーンを携行することはドライバークとしての基本的な構えでもあるし、また装着の方法を練習しておくべきであることは言うまでもない。

あらかじめ冬が来る前にチェーンを用意し、自分で実際に取り付けて練習しておけばイザというときにもマゴつかなくてすむ。少くとも、ぶっつけ本番でするよりは、たとえ一度でも装着練習をしておいた方が、はるかに手ざわよく付けられるし、何回か繰り返し行えばより早くしかも確実に取り付けることができるようになる。

よく女性ドライバークの中にはチェーンの装着というと、頭からやっかいで手に負えないものと思込んでいる人がいるのだが、実際やってみればそれほど難しくも力を必要とするような作業でもないし、練習すれば自分一人でもできるという自信がつくはずだ。

さて、それではチェーンにはどんな種類のものがあるのだろうか。

現在、市販されている金属チェーンにはさまざまなタイプのものがあるが、一般的には昔からあるハシゴ形（ラダーと

という）チェーンと、縦方向のチェーンが加わった亀甲形チェーンの2つのタイプが主に用いられている。

このほかにもチェーンのパターンの形が多少変わっていたり、突起が付いているものやワンタッチ装着式のものなどがあるが、ほとんどは先に挙げた2つのチェーンが基本になっている。

それぞれの特長は、まずハシゴ形チェーンについては前後方向のグリップに優れ、扱いやすいのがメリット。ただし横方向には弱く、横滑りしやすいのが弱点だ。

一方、ハシゴ形チェーンの横方向の弱さを改良したのが亀甲形チェーンで、縦横方向ともに安定した性能を持っている。弱点はハシゴ形に比べて形が複雑なため多少扱いにくいことと、価格がやや高めなことである。

取り付け機構については、ハシゴ形も亀甲形もどちらも基本的には同じ仕組みをとっている。

そこで、JAFロードサービス隊員直伝の安全・確実なチェーン装着法とコツを紹介しよう。

誰でも確実にできるジャッキアップ法

このチェーン装着法にも、いろいろな方法が工夫されているが、誰にでも確実に取り付けできるということから、まず知っておきたいのがジャッキアップ法で

ある。

このジャッキアップ法は、チェーンを装着しようとするタイヤをジャッキで浮かせた状態にして取り付け作業を行うた

ジャッキアップ法①～⑬



手を入れやすいようにステアリングを切
って、まずタイヤの内側フックを止める。

よじれをほどこいたチェーンは一度地面に
広げて裏表を間違えないように確かめて
おく。

路面が硬く平らなところにジャッキをす
えてクルマが安定しているか確かめなが
ら持ち上げる。

ジャッキとタイヤの輪止めがあるか確認
しておく。

内側フックを止めた後、外側のS字フ
ックを止める。あまりたるまないように。

チェーンの片端を持って落ちない程度に
タイヤの上にかける。このときFF車は
ステアリングを切っておく。

ジャッキはボディ下部の指定位置にかけ
ること。通常、印がついている。

チェーンを装着しようとするタイヤの対
角位置のタイヤに輪止めをかう。平坦地
では両側にかけた方が安全。

S字フックを固定したとき、他の部分に
よじれがないかチェックしよう。

タイヤ上部でチェーンを手で押え、タイ
ヤを回せば力を必要とせず全体にかけら
れる。

用意したチェーンはよじれやからまっ
ているところを直しておこう。

クルマが動かないようにサイドブレーキ
を確実に引いておく。

用具なしで装着できる
移動装着法

め、タイヤまわりに広い空間がとれて作
業しやすく、また内側の確認もしやすい
のがメリット。それに、S字フックがタ
イヤ下部にくるため、それほど力を必要
とせずに結べるのも、とくに女性などに
とっては便利だ。

ただ、ジャッキアップ法をとる際には
できるだけ平らな場所で行うことが大切。
そしてとくにジャッキを据える路面が平
らで硬いことが必要。あらかじめ、ジャ
ッキと輪止めの有無を確認しておくこと
は言うまでもないことだ。

作業にとりかかる際は、できるだけ平
らな場所にクルマを止めて、サイドブレ
ーキを引き、タイヤに輪止めをしてから
所定の位置にジャッキをセットして、ク
ルマの安定を確かめながら慎重にジャッ
キアップすること。

このとき、輪止めは両輪にかけられ
ばより安全だが、基本的には持ち上げる
タイヤの対角位置にあるタイヤにかけ
るのがセオリー。さらにFF車の場合は
タイヤが回りないように1速か2速にギ
アを入れておくと作業しやすい。

もう一つ、ジャッキなどの用具を使わ
なくても取り付けてくれるのがクルマを動
かして装着する移動装着法だ。

この移動装着法は、クルマを少し移動
させるだけで、慣れれば短時間に取り付
けができるのが長所。また多少傾斜してい
たり路面の状態が悪くても大丈夫である
が、やはり平らな場所の方が安全・確実
に取り付けできる。

作業は両輪同時にこなせるが、よほど
慣れないと難しく、片側ずつ装着した方
が確か。

この方法もとくに難しいことはないの
だが、端をつながら際に手間どることがあ
る。

いずれの方法でも、作業する際に軍手
や防水のゴム手袋などを用意しておく
とよい。

また、チェーンについては自分のクル
マのタイヤサイズに合ったものを用意す
る。

ることが大切だが、新たに買った借用
した場合は、実際に使う前に必ず一度は
試着して合うかどうかを確認しておくべ
きだ。

それにチェーンの点検を冬になる前に
行い、摩耗していたら予備のチェーンを
用意しておくようにしたい。補修用のワ
イヤ金具も市販されているので、備えて
おくといいたい。

装着にあたっては、ジャッキアップ、
クルマ移動法ともに、まずチェーンを路
面に広げてネジレがないようにしておく
こと。

そして、写真を参考にしたいだけば
わかるように、コネクタの曲げ部（切り
口）が外側にくるように、チェーンの表
裏を確かめた上で取り付けることだ。

このチェーンの表裏を間違えるとタイ
ヤのサイドウォールを傷めてしまうので
要注意。



FF車の場合は手を入れやすいようにタイヤを切っておくといよ。



タイヤの前によじれを直したチェーンをしいておく。



内側のフックをかける。あまりゆるみのない方が後でびたりする。



クルマを自分で動かして、このくらいの位置で止める。



内側を止めたら、外側のS字フックをかけて固定。



チェーン前端を両手で持ってタイヤ全体にまわす。

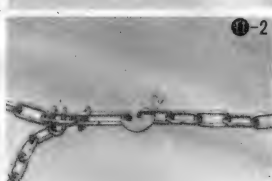


ゴムバンドを全体が均一になるように5カ所程度止めておく。



なるべく手元までチェーンが回った方が取り付けやすい。

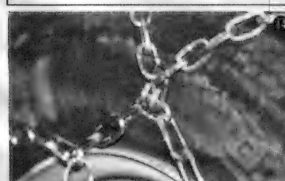
移動法①～⑩



①～①～③ 写真の順序でS字フックをチェーンの輪に通して、固定金具をかける。



サイドチェーンを全体に均等にかける。普通はサイドゴムを均一に五角形に付ける。



チェーンの切り口がタイヤに当たらないように付ける。この場合外側が表になるわけだ。



サイドチェーンをしっかりと止めて、全体にゆるみがないかチェックして完成。もう一度ゆるみをチェックする。

タイヤサイズに合ったチェーンを用意

チェーンを購入する際は、まず自分のクルマのタイヤのサイズを確認しておく。たとえばラジアルならば165SR13とか、バイアスタイヤであれば1604PR13などというように、タイヤのサイドウォールのところに記されている。

そして、このタイヤサイズに適合するチェーン

チェーン装着・脱着タイミングと場所

チェーンを装着あるいは外す時に重要なのが、どのあたりで判断したらよいかというところ。まだ大丈夫だろうと思ってい

た、カーブを曲がったとたん一面の雪で、スリップして往々することはよくあるもの。少くとも雪が路面に見えてきたなら、無理をせず早めに装着しよう。

積雪地では道のわきにチェーン脱着場が設けられているから、そこを利用するとよい。

また、高速道路では必ずチェーン装着場

が、基本的な装着手順・方法はFR車と同じだ。

さらに装着作業を行う際は、必ず身体をクルマの後方（つまりクルマの走ってくる方）に向けて作業すると、より安全である。

装着作業をする場合はクルマの来ない場所が最も安全だが、駐車場や路肩に設けられているチェーン脱着場で行う時は安全標識の三角板を立てて、注意をうながした方がよい。

そしてチェーンを装着したら、全体にねじれやゆるみがないかを確かめて、チェーンバンドでしっかりと固定する。このチェーンバンドのクリップも切り口が

チェーンを求めること。

また、チェーンバンドが付属していないものもあるので、その場合は別にチェーンバンドを買っておく。チェーンバンドにも大と小が用意されていることがあるが、普通は13インチ以下は小、それ以上は大で合う。

所のサービスエリアなどを利用すること。路肩では絶対に作業してはいけない。

注意したいのは、関越高速道の関越トンネルや中央高速道の恵那山トンネルなど、長いトンネルではトンネル内はチェーンの使用が禁止になっていることだ。

こうした場合はトンネル手前のサービスエリア（チェーン脱着場）で、ひとまずチェーンを外し、トンネルを抜けてからチェーン脱着所でまたチェーンを付けなくてはならないのだ。

冬のクルマのワイーク・ポイント●カーバッテリーにも御用心!!



バッテリーの寿命は2年が目安。少なくとも2回冬を過したら交換するべきだ。

寒さの厳しい冬になると、とかくトラブルを起こしやすいのがクルマのバッテリー。気温が低くなるにつれて発電能力が落ち、何日も乗らなかつたりすると、さてエンジンをつけようとしてもバッテリーが上がつてしまっていてあわてることになる。JAFのロードサービスでも冬になると急増するのが、バッテリーのトラブルなのだ。しかも冬は夏とともに電気の消費量が多く、バッテリーに負担のかかる季節。エンジンがかかりにくかつたり、ヘッドライトがなんとなく暗くなってきたら、何らかの

原因でバッテリーが弱まっているか、あるいは寿命が来ているということ。早めにチェックしてメンテナンスするなり交換するなりしておこう。

ちなみにバッテリーの寿命はだいたい2年が目安。少なくとも2回冬を過したら、交換することを考えるとよいだろう。

そのバッテリーについても、このところの技術革新で年々より小型・軽量化が進められ、高性能なメンテナンスフリータイプのものが現れている。

たとえば最近発売された松下電池工業のカーバッテリー「カレック・アウト」は、通常アンチモン合金が使われている極板により充電特性に優れたカルシウム合金を採用するとともに、電解液の吸液性が高く電気抵抗の小さなマットセパレーターの開発などによって、高性能で小型のニュータイプのバッテリーとなっている。

● 始動特性に優れている。初充電後、約15カ月間の保存でも自己放電が少ないため補充充電なしで利用できるほか、低温時に強く寿命末期まで良好な始動特性を発揮する。

外側を向くようにし、横方向のクロスチェーンの中間に均等に引っかけるようにすること。

装着後は、とりあえず数百メートルほど走らせてみて、改めてゆるみや片寄りがなければチェックし、不具合があれば直しておこう。

このほか、チェーンを外す場合は、とくに外側のS字フックを先に外す際、うつかりするとタイヤの奥側に落とすとしてしまうことがあるので注意したい。できれば

● メンテナンスフリー。補水の必要がなく、シールド構造のためガスや酸霧が出ず、横倒しても液もれしない。

● 小型・軽量。同社従来品に比べ約10%約1kg軽し。

● 携帯に便利。持ち運びしやすいハンドグリップ付き。

などである。

低温時にも始動性が良いというのが最大の長所だし、シールド構造のためクルマのトランク内に予備バッテリーとして積んでおいても、もし横に倒れても大丈夫なのだ。

それに長くバッテリーを使わなかつたり、厳寒地で家の中に持ち込んでおきたいという場合にもハンドグリップが付いているので運びやすいのもメリット。

種類はACTIS4R(L)(36B20R(L)相当)とACTIS3R(L)(12N24-4(3)相当)の2タイプがある。

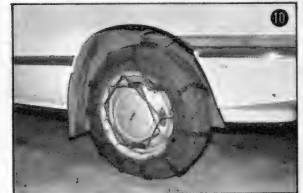
なお、発売元は、松下電池工業(株)

〒233神奈川県茅ヶ崎市本宿町11の66 ☎0467-511121

このほかにも各種のバッテリーが市販されているが、購入の際は必ず自分のクルマ



余ったチェーンは、ハリガネなどでホイールやタイヤに当たらないように固定しておこう。



ゴムバンドが一重で足りなければ2重にかけて完成。実に簡単だ。

ば内側のフックから外した方がよい。さらに使用後のチェーンは、よく水洗いして乾燥させておけばサビにくい。長期間使用しない場合は防錆油を塗っておくともよいだろう。

なお、チェーンを付けて走る場合も、急ハンドルや急ブレーキなど「急」のつく操作は禁物であることはもちろん、スピードもできるだけ抑え気味に走行するようにしたい。

に適合するか確かめておきたい。カーショップなどには各メーカーごとに車種適合表が備えられている。

最近、こういったメンテナンスフリータイプのバッテリーが各社から発売されている。



Good Looking



銀世界、静寂のままに…。



SILE CHAIN

雪路用

● サイルチェーン

タイヤのサイドウォールまで包み込んだ菱形のゴムネットが、圧雪路・融雪路で優れた滑り止め効果を発揮します。安全で快適、しかも非公害。数多くのドライバーから絶大な信頼を寄せられているベストセラー・チェーン。

JAIS 432 認定品/自動車用品標準仕様委員会



Super
SILE CHAIN

アイスバーン用

● スーパーサイルチェーン

雪路性能で定評あるサイルチェーンにスーパーメタルを装着し、ハードなアイスバーンでの強い制動力、優れたコーナリング安定性を実現しました。道路への影響を考慮し、最少のメタルで最大のグリップ力を発揮するように設計されています。

街を抜けて数時間、森を抜け、峠へ。やがて銀世界。刻々と変化する冬の路面状況。すれ違う車も少なくなっている。チェーンの音をさせている車はなおさら。スノー? スタッドレス? それともサイルチェーン。安全に快適に、力強くそしてフレキシブル。サイルチェーンはこれらの条件を満たした上で、冬の走行にさらに高次元の快適さをもたらした。簡便な装着性、ソフトな乗り心地、軽量、非公害、静粛。人・車・路面のストレスを最少に抑えてくれる。聞こえるのはカーラジオ、控え目なエンジン音、そしてかすかな路面のささやき。銀世界の静けさ、そのままに。静かなる実力派・サイルチェーン。



オカモト株式会社

東京都文京区本郷3丁目27番12号 〒113-91
電話 03-817-4201 ファックス 03-814-8830

※昭和60年10月1日より、岡本理研ゴム株式会社は、社名をオカモト株式会社に変更いたしました。

わ～簡単ね。

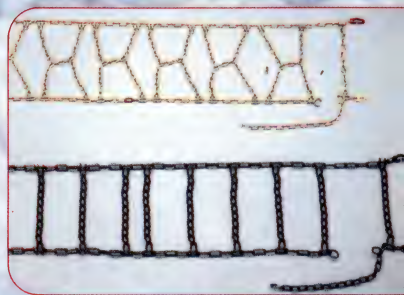


ELEPHANT
TIRE CHAIN

60秒、装着!!

雪道初心者も、チェーンの装着はベテラン並み。

寒い雪の中でのチェーン装着は、“安全・簡単”を望みたいものです。エレファントチェーンは、ジャッキアップや車の移動が不要。裏側のフックも手元でかけることができ、わずか60秒で作業が完了します。また、センタークロスバランス方式の採用で、走行中のずれやゆりみの心配も解消。これで、雪道の不安もなくなり、快適なドライブがOK!



これで安心。



ラジエーターの洩れ止め・予防剤



ラジエーターから
水洩れ
している。



ラドウェルドを
注入
する。



入れておくだけで
予防剤
にもなります。

永久補修型 目づまりしません。

ラドウェルドの中のファイバーとレジンが穴を見つけてせき止めます。空気に触れた所だけが固まり穴をふさぎます。

品名 **ホルツ ラドウェルド** (大) 284ml 定価1,800円
(小) 125ml 定価1,200円

ホルツ製品の使用レポートをお寄せ下さい。400字以上のレポートをお寄せ下さった方に、ユニオン・ジャック・エプロンをさしあげます。(61年2月まで有効)



ホルツは車の常備薬・救急薬です。 ホルツの製品は、カー用品店、ホームセンター、スーパー、ガソリンスタンドでお求め下さい。



(輸入発売元) **MH 武蔵ホルツ株式会社**

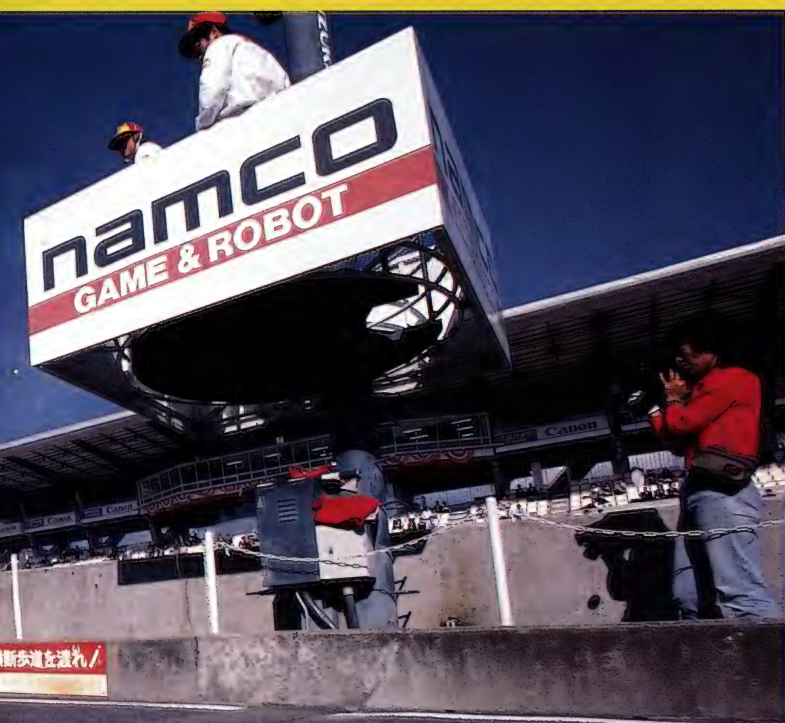
東京都千代田区豊町5-7 紀尾井町TBRビル ☎03(230)3815代

大阪営業所 ☎06(394)6196

名古屋営業所 ☎052(731)3118



資料請求券
86.p
オートレポート



断歩道を連れへ



“10のガソリンで、どのくらい走れるか”を競い合うマイルレージマラソンが今年も三重県にある鈴鹿サーキットで開催された。初出場の人もいれば、これまでの日本記録706・9km/ℓを破ろうと意欲に燃える者もいる。またどうせやるなら楽しくやろうと、参加することに意義を感じて出場する人もいる。

このマイルレージマラソンは、「石油の力と人の力」の中でくり広げられるドラマチックな省エネレースなのである。

EVENTS REPORT

85

SHOWA SHELL SEKIYU

MILEAGE

MARATHON

85昭和シェル石油マイルレージマラソン
11月9日、10日鈴鹿サーキット東コース

人とガソリンの省エネ物語

1ℓのガソリンで泣いた、笑った、とにかくやった
そして生まれた日本新記録
717・6km/ℓのドラマチックな2日間

レポート
大川訓生
松本高好生



小学校の学芸会以来だわ、こんなに緊張するなんて…と言ったかどうかは知らないが、今年は、男性にくらべて、体重の軽い女性ドライバーのエントリーが、多くなっている。



なるほど、こんな狭い所に押し込まれるのか。メカニックならず、ドライバーも大変である。赤と白のカーナンバー71は、完走を目指して再挑戦のチームSCOLPION。ということは、その前は、リタイアに終わったのであろうか。



積まれるガソリンは250cc。1ℓに換算して走行距離が出される。最後のエンジン調整をおこなうメカニック。



どうせやるなら、楽しまなくちゃノカーナンバー61番チーム・8は、中学時代のカーキチの集まり。ビートルのリムジンに登場。



練習走行のとき、チームがスタンド前に進入、ビット・インすると各メカニック達はあわてて飛び出して行く。その気持ち、わかるような気がします。



決勝前半、早くも682.7Km/ℓをたたき出したチームマキシムのスタート。



ふたを開けるとこんな姿勢でコックピットに納まっているドライバー。スタート数分前のワンシーンである。



KEIKYU-CAR GRAPHIC **ジマラソン** **SHOWA SHELL** **マイレツ**

あっ/アレお父さんのクルマじゃない? そうだよ!! 一周ちゃんとしたよ。そして子供達曰く、あんなうれしそうなお父さんの姿、いまだ見たことないヨ!



ムム...おい写真にとられているぜ。こっちは、マシンの調整でそれどころじゃないの。ホラ、タイヤをしっかりと押さえ...



オヘイ、残り後3周だからガンバレよ! とピットから。その向こうでは、両手を使って絶対調の輪っ!



ホへ、このクルマの燃料は、かなり残っているな。いったいどんなクルマなのかな? その前に厳しく計量をしなれば。オフィシャルの中で、ここが最もシビアなところ。



見ているだけで思わず笑いたくなるユニークなスタイル。カーナンバー163番クリエート。



コースは続く〜よ、どこまでも〜と。それにしても、かなり疲れるドライビングポジションとお見受けいたしましたるカーナンバー40番は、会社の仲間で結成した、その名もチームDENDEN MUSHI。



なかでも、美しいフォルムで人々の目を引きつけた、カーナンバー392番は、スタイル賞を受賞。チーム名は、カミューラ。成績は、91位、238.9Km/l をマーク。



最後の難関、ダンロップブリッジをのぼり切るとそこからは、ゆるやかな下り坂でメインスタンド前へ。



カーナンバー399番チーム赤とんぼジュニアは、昨年155位。そのユニークなドライビングポジションで、つついカメラマンもフィルムを無駄使ってしまったとか。



何、あんたもタメリイヤーうちのもダメなんだよね。みんな私のせいだわ、どうしよう。



オイ、頼むからさ、動いてよ。お願いだから。もうすぐ日も暮れて来るから、早くみんなのところへ帰ろうよ...



ハイ、ハイノリタイヤした方は、順にお乗り下さい。皆さんのところまでお運びしよう。料金は、いっさい無料だからネ。



おつかしいな。なんで止まったの。しかたがないわね。レックカー車が来るまでそっとおやすみなさいネ。



ネエ、お願いだから動いてよ。さっさまであんなに元気に走っていたじゃない。なんだか悲しくなってきたワ。

■85昭和シェル石油マイレージマラソン決勝結果

賞名	カーNo	チーム名	燃費(km/ℓ)
1位	281	チーム1200	717.6
2位	225	爽風会 VOKAL SPECIAL NO1	714.2
3位	6	チームマキシム	682.7
技術賞	104	MINO FAMILY TEAM	
"	139	モスキート	
スタイル賞	392	カシューラゾーラ	
"	238	チームAXNOS	
"	304	TOWN KISS	
JAF賞	125	神戸市立工業高等学校	
"	345	デザインファクトリー	
ジュニア賞	183	静岡北高自動車工作部B	
最優秀女性ドライバー賞	171	爽風会&SRT	

EVENTS REPORT 85 SHOWA SHELL SEKIYU MILEAGE MARATHON



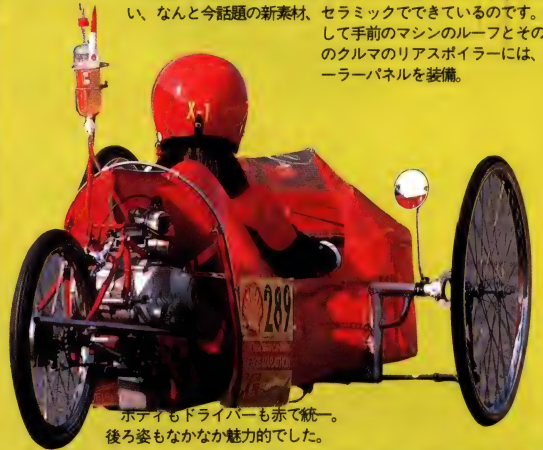
シルバーのボディに黒のストライプはチームAXNOS。スタイル賞を受賞。



J A F 賞を受賞したカーナンバー345番デザインファクトリーは女性だけのチーム。

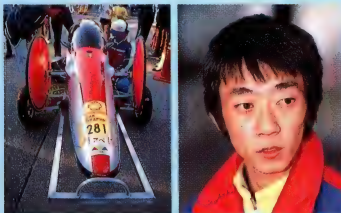


これ、うちのクルマのピストン。そんじょそこのものとは違い、なんと今話題の新素材、セラミックでできているのです。そして手前のマシンのルーフとその後のクルマのリアスポイラーには、ソーラーパネルを装備。



ボディもドライバーも赤で統一。後ろ姿もなかなか魅力的でした。

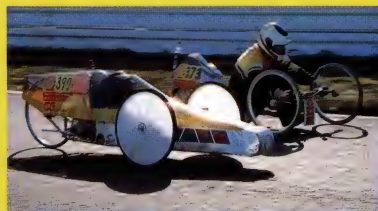
ケンカすれば優勝できる!?



717.6Km/ℓ 平均速度30.8Km/h で見事日本新記録を出したチーム1200のドライバー岡正樹さんは「1週間前から1日1回に食事を減らしました。現在35kgを切っています。人間、おなかが減ると気が短くなると思いますが、本当でした。現にここまで来まで、仲間同士ケンカをしましたよ。でも優勝できて本当に良かったです。みんなチームメイトのおかげです。今日は、おもしろい食べて、寝るだけです…」優勝したチーム1200は、今回で4回目の出場。そのうちリタイア1回。83年3位。84年4位のチーム。エンジンは、6サイクル30ccの自作エンジン。「エンジンの性能が良かった。2位の記録がわかったので、それを上回れることを狙った」と大変うれしそうな表情。



うちの父ちゃんのクルマ、なんも手を加えておらんから、ハズカシュ〜と子供達、とにかく参加することに意義ありと、ゴーカートのままでエントリーした。カーナンバー295番よせあつめファミリーズは、59.8Km/ℓ で最下位ながらも見事完走。よかったネ!



スピード競技とは違い燃費を競い合う大会だけど、他車に抜かれると、ムキになってスロットルを開ける人もいるが、それをしたらあとの祭。グッとガマンしてあくまでもマイペースがカンジン。



ざわざわとどよめきをかきわけて、のぞいてみると、そこには、鈍く光るツインカムエンジンのエンブレム。実は、このクルマ、10ccのラジコンのエンジンを4基載せて作った本マシンのDOHCなのである。そして、見事技術賞を受賞。



カーナンバー125番神戸市立工業高等学校チームは、J A F 賞を受賞。まずは、オメデトウ🎉

僕たち、NGKが大好き人間。



「子は親の背を見て育つ」って言うけど、僕の場合は全身を見せてきたという感じ。いっしょにドロコンになって遊んだり、バイクで競走したりね。」と、あいかわらずの人間なつこい笑顔で語る、マイク眞木さん。40才。あの「バラが咲いた」のイメージとはうらはらな、アウトドアライフ好きのワイルドさこそ、この人の素顔らしい。何しろ立川にある自宅には、自慢のキャンピングカー「ダッジ・タイオブアロー」以下、クルマが4台。息子さん（蔵人くん11才・勇人くん5才）と共有のポケバイをはじめとする2輪も数知れず。「家総出てキャンピングカーで出かけて行きましてね。大自然の中でモトクロッサーを降ろしてファミリーの大レースですよ。上の蔵人には、もう追いつけなくなっちゃったな。ラグビーやスキーじゃ、まだまだ僕の天下なんですけどね。」

趣味が昂じてポケバイ大会会長も務めるマイク・パパ。富士のふもと鳴沢村には、なんと自分のモトクロスクラブ「マイクス・パークス」までオープンし、大盛況とのこと。「フラグ1本にも神経が配れる、マシンへの思いやりも、子供たちに教えていきたいですね。」

なるほどマイクさん、しつかり「全身」を見せてつけている。

愛車にやさしさ、信頼のブランド・NGKスパークプラグ



日本特殊陶業



光と音のシンフォニー!

安全性とファッション性を両立させた

ランプ&アラーム

BA-101

あなたは無造作に車をバックさせてはいませんか。十分な注意を払っても払いすぎることものない車の運転、そしてバック。

BA-101はバック時の安全確保を光と音でお手伝いします。



BA-WN101

BA-RN101

BA-BN101

■仕様 電圧・電流 = 12V350mA
断続回路 = 毎分85 ± 6回
音 量 = 75ホーン
寸法・重量 = 46(W) × 120(L) × 20(H)mm
・ 60g

■BA-101用ネームプレート

品 番	星 座 名	生 ま れ 月	標準価格
M-1	牡 羊 座 <ARIES>	3/21 ~ 4/20	500円
M-2	牡 牛 座 <TAURUS>	4/21 ~ 5/21	
M-3	双 子 座 <GEMINI>	5/22 ~ 6/21	
M-4	か に 座 <CANCER>	6/22 ~ 7/23	
M-5	獅 子 座 <LEO>	7/24 ~ 8/23	
M-6	乙 女 座 <VIRGO>	8/24 ~ 9/23	
M-7	天 秤 座 <LIBRA>	9/24 ~ 10/23	
M-8	さ そ り 座 <SCORPIO>	10/24 ~ 11/22	
M-9	射 手 座 <SAGITTARIUS>	11/23 ~ 12/22	
M-10	山 羊 座 <CAPRICORN>	12/23 ~ 1/20	
M-11	水 瓶 座 <AQUARIUS>	1/21 ~ 2/19	
M-12	魚 座 <PISCES>	2/20 ~ 3/20	
M-13	B A C K		

M-1 TARIES

M-6 VIRGO

M-11 AQUARIUS

■BA-101 本体・ネームプレート付

品 番	カ ラ ー	標準価格
BA-WN101	ホワイト	4,300円
BA-RN101	レッド	
BA-BN101	ブラック	

TEST&REPORT

トヨタ・タウンエース4WD



レポート／青木四六 フォト／松本高好

ワンボックスのベストセラー 4WDでさらに加速

トヨタ車らしい作りの良さが印象的

実に便利な1BOXが商用車からワゴンになって、乗用車の仲間入りをした。そのベストセラーがタウンエース。ちょっと小柄なライトエース、金仕様のマスターエース。この有名三兄弟に、今迄4WDの無かったのが何か不思議だったが、いよいよ登場した。

乗用指向だからハイルーフのみ。その中に発表されたばかりの、あの解放感あるスカイライトルーフ付ロイヤルラウンジ超高級版もあるのだからうれしい。

エンジンは2000EFI(3Y-EU) 115psと2000ターボディーゼル(2C-T) 88psというように、これ

●走行性

2段変速の4WDで悪路でも十分な走破性をもつ

ワンボックスを買ったら遠出の回数が減ったという話しも、ディーゼルなら燃費がいいし、ターボが付けばドライバビリティも一級になる。

FRから4WDになると、低速側で150%駆動力が増す、4WDへの切換えは高低2段切換えという本格派。踏破力はいかに強力な走行能力を備えている。

オプションのノンスリップデフの効果も高く、柔かい火山灰にタイヤがメリ込んでいるのに走り抜き、登坂力とともに1BOX中トップレベルなものだった。

また高級指向なのが目につく。

さすがトヨタ、この分野で後発だからやるのが万全で、変速機は5速マニュアルばかりか2ウェイOD付4速フルオートマチックと二本立てで、どんなユーザーにも対応する用意ができています。しかも高級ユーザーも含めてである。定評のある高級車感覚のドライビングポジション、静粛性、しなやかなサスペンションは、違和感なく乗用車から乗り換えられる。試乗の5速MTの4WDはワイドでゴージャスなキャビンが強い印象として残った。やはりベストセラー、とても良くできている。

勿論フロントには、FR走行時の低燃費と騒音減のためにフリーハブが付く。

4WDの切換えはハンドル右の電気スイッチをポンと押すだけでいい。待ち機構付きだから必ず入る。このあと、シフトレバーで2駆→4駆高速→4駆低速を選べばいい。

正直なところ、走れるからといってこれはオフロード用ではない。他の乗用車が立往生した時さらに走れ、また危険な状態でも自分は安全圏内を走れるのだ。

FRの走行性能は問題なく高いレベルにある。ディーゼルのくせに頭打ちを感じ



しなやかなサスペンションを持つタウンエースの走りは、静かな室内と相まって快適なクルージングを約束する。できれば、後部シートで出かけたい。



2WDから4WDになって、最低地上高は180mmとなった。後から見るかぎりでは、違いはエンブレムのみだ。



前輪には2WD走行時、回転のロスを防ぐマニュアル作動のフリーホイールハブが標準装備される。



左のレバーが4WDセレクトレバー。一番前がH 2、まん中がH 4、手前がL 4となる。



モニター車は2000ターボ・ディーゼルのエンジンを搭載していた。他に2000 E F I ガソリンエンジンもある。

●居住性

広々とした室内空間をかもしだすスカイライトルーフ

ロイヤルラウンジ・スカイライトルーフ、それはゴージャスで乗ると中毒する。定員7名を、アームレストを付けて6名分と、贅沢に広い空間を使い切っている。勿論フルフラット、回転対座する。ペロアニット地の感触も素晴らしい。背伸びをせずに運転席に滑り込めるの

がタウンエースの特徴。着座姿勢が低いから違和感なく乗用車ムードに近い。ディーゼルなのに、回転も振動も極く低いのがトヨタらしい仕上がりで、調整不良のガソリン車より余程静かだから、とび切り上等なステレオコンポが、高い効果を上げている。



ロイヤルラウンジとスーパーエクストラには、O D付の4速A Tが設定される。イージーな4WD走行が「お望みの人」にはぜひ欲しい装備だ。

じないギアリングはストレス無く伸び伸びブン走る。パワステだから、低速での取り回しが苦にならないし、ラフロードではハンドルからのショックも少ない。走行中に4WDにスイッチしても違和感はない。抑えられたロールで高速コーナリングも平気だ。雪や泥道で安定性が高く、釣りなら砂浜、河原を走り、ポイントに接近できる。便利なものだ。悪路での底付きも少ない。スピードにのると後輪がバタ付き、やがて横滑りするがしなやかなサスのおかげで、ダートでもそこそこのスピードで走れ、苦にならないのだからいいものだ。4WDの良さは、乗らなければ判らない。



ネットで82ps/4500rpmを発生する2000ターボ・ディーゼルエンジン。最大トルクは13.5kg-m/2600rpm。

●主要格元

●寸法・重量

車名及び型式	タウンエース N-CR30G
ボディ	ロイヤルラウンジ
全長	4315mm
全幅	1685mm
全高	1990mm
ホイールベース	2235mm
トレッド(前)	1425mm
トレッド(後)	1385mm
最低地上高	180mm
室内長	3085mm
室内幅	1485mm
室内高	1350mm
車両重量(前輪)	950kg
車両重量(後輪)	620kg
車両重量(合計)	1570kg
乗車定員	7名
最小回転半径	4.9m

●エンジン

型式	2C-T型
燃焼室形式	直列4気筒OHCディーゼル
燃料供給装置	渦流室式
燃料供給行程	ボッシュ式分配型
径×行程	86.0×85.0
総排気量	1974cc
圧縮比	23.0
最高出力	82PS/4500rpm
最大トルク	16.3kg-m/2400rpm
潤滑油容量	4.5ℓ
燃料タンク容量	55ℓ
充電電機出力	12V-60Ah

●動力伝達装置

クラッチ形式	乾燥単板
	ダイヤフラム
	フロアチェンジ式
変速機形式	
変速比 1速	3.928
変速比 2速	2.333
変速比 3速	1.451
変速比 4速	1.000
変速比 5速	0.851
変速比 後退	4.743
最終減速比	4.556
ステアリングギア形式	ラック&ピニオン(P)

●ブレーキ&サスペンション

フロントブレーキ	ベンチレーテッドディスク
リアブレーキ	リーディングトレーリング
フロントサスペンション	ダブルウィッシュボーン式
リアサスペンション	ラテラルロッド付4リンク式
タイヤ	195/70SR14オールシーズン

●タウンエース4WDロイヤルラウンジ・5F 購入価格

車両本体価格	253万4000円
店頭渡し現金価格	263万円
オプション価格 (エアコン、カセット)	40万3500円
自動車税(4ヵ月)	3万9500円
自動車取得税	13万450円
自動車重量税	7万5600円
自賠責保険料	6万450円
任意保険料※	11万2810円
検査登録・車検持込費用	1万4100円
車庫証明費用	1万5100円
納車費用	1万1000円
車両購入費用	349万2510円

※購入方法は現金、下取車なし。

※任意保険は、対人1億円、対物200万円、搭乗者1000万円、割引なし、全年齢。



クルマの傾きや高度を表示するクライノメーター、4WDならではの装備だ。



リア空間も快適な室温に調整できる空調コントロールパネルが着く。



製氷、冷蔵、温蔵の3つの機能を備えたアイスメーカー付冷凍冷蔵庫。



助手席にはアジャスタブルフットレストが装備される。使用しない時は折りたたんで収納する。



乗用車感にあふれるコックピット、セダンから乗り変えても異和感はない。



ドライビングポジションもまさに乗用車、ベロアニットの地のシートはホルド性も良い。



まさに走るリビングルーム、このクルマに関する限り、ステアリングを握るより、キャビンに座りたい。

●装備

あらゆるものを装備する豪華クルージングサルーン

世界でも珍しい、高級仕上げて便利
な1BOXに、4WDの踏破力、安全性
が備わったのだから「鬼に金棒」だ。
インパネ上のクライノメーターは前後
左右の傾斜と共に高度も表示する。見て
楽しいばかりで便利なものだ。実用面
では大型サイドミラー、コーナリングラン
プ、リアデフォッガー&ワイパーは4W
Dだけに有難い。フリーホイールハブと
共にノンスリッパデフ(LSD)もあれ
ば助かる。

路面追従性が高い4リンクサスはその
まま、前ウィッシュボーンは4WDに
なつてコイルからトーションバーになつ
た。またOD付4速ATは、1BOX4
WD界初である。キレイなメッキホイ
ルの195タイヤも欲しい。ステレオを
選びエアコンを選ぶ時には、加速時のエ
アコンカットシステムもオプションした
いものだ。ここまでくれば趣味車、ボデ
イはツリトンカッター、ついでにボデー
ストライプも付けたい。

スカイライトルーフは左右6ブロック
に分かれ、フロントがチルトアップし、
ミドルが取り外し、リアが固定。明るい
キャビンというより、外がワイドに見え
るから、パリのシテラマ(観光バス)を
思い出した。だが、色付きではあるが陽
が差すと暑い時もある。その時はサンシ
ールドを取付ければ天窓が塞がる。
窓、カーテン、ドアロック等全て電動
だから運転手は楽だ。温度指定のオート

エアコンはオーバーヘッドデュアル型だ
から、四季を通じてキャビンは快適。しか
も製氷もできる温冷庫が付いているのは
ありがたい。
この快適空間は、それは贅沢で、ゆつ
たりとくつろげて、なんだか眠くなり、
走る応接間という気がした。いずれにし
ても、これだけ多くの装備を満載して仕
上げられた1BOXは日本独特なものな
のである。

トヨタ・ランドクルーザー



レポート 青木四六 フォト 松本高好

ランドクルーザーに5ナンバー
ワゴンが新登場

レーザ2.0ターボエンジン採用のショートワゴン

ランクルは、軍用から生れただけに、一級のオフロードカーとして、世界にその名を知られている。一昨年、29年振りにフルモデルチェンジしたランクルに、とうとう待望のワゴン5ナンバーが登場した。ロング、ミドル、ショートのうち、ショートボデー（70系）にワゴンが新設されている。

ワゴンらしい装備のグレードアップもさることながら、既に5種類ものランクル用エンジンがありながら、新たにハイラックス・サーフ等で評判のいいレーザ1.2Lターボディーゼルの載せるといふ熱の入れようである。

●走行性

コイルスプリングでオン・オフ万能選手

軽自動車、乗用車、1BOX等々。こんなに4WDを豊富に作っている国は世界中にない。だが道なき道を突き進むオフロードになると、原点に返ってジープ型ということになる。

だが、そのジープ型も、軍用、作業用からRV指向が強くなった今日、ただ走ればいいでは通用しない。装備が良くなり、スタイリングも向上、行きついたところが、乗用車・ワゴンだったのである。

生れたランクルワゴンは、ショートボデーを使って5ナンバーに仕上げられた。元々、クロスカントリー型としてはソフ

また、ワゴンらしい乗り味作りのためにはリアサスペンションをリーフスプリングからコイルスプリングにするという思い切った手術もしている。

居住性を向上するためには、ドライブシャフトに、電動ランバーサポート付マルチアジャスタブル・スポーツシートを採用した。次にリアシートは取り付け位置を後退させて居住空間を拡張。レックルームも広げると共に、ヘッドレスト付二分割型フルリクライニングシートの採用というように、贅沢なワゴンユーザーに木目細かく対応している。250万円オーバーの高級乗用車の誕生である。

トライドだったのが、4輪コイルになって更にしなやかになった。そのしなやかさで、中程度のラフロードを高速で突破する能力は、リーフ型より向上している。

勿論、本格的オフロードをドライブするならリーフ型の方が信頼感がある。だが、コイルのおかげで、大部分を占める日常使用でのガマンが不要になった。ただ残念なのはロングに、AT仕様が無かったことだ。いづれというのを期待したい。

2L-Tは85ps、それより19・2という厚いトルクが効いて極めて走り易い。低いギアでの波打ち感もない。そして乗

●主要諸元

●寸法・重量

車名	タイプ	型式	ランドクルーザー N-LJ71G ワゴン SX5
全長		全長	4050mm
全幅		全幅	1690mm
全高		全高	1875mm
ホイールベース		ホイールベース	2310mm
トレッド(前)		トレッド(前)	1425mm
トレッド(後)		トレッド(後)	1420mm
最低地上高		最低地上高	205mm
室内長		室内長	1755mm
室内幅		室内幅	1420mm
室内高		室内高	1220mm
車両重量(前輪)		車両重量(前輪)	940kg
車両重量(後輪)		車両重量(後輪)	850kg
車両重量(合計)		車両重量(合計)	1790kg
乗員定員		乗員定員	5名
最小回転半径		最小回転半径	5.3m

●エンジン

型式	2L-T型 直列4気筒OHCディーゼル
燃焼室形式	渦流室式
燃料供給装置	ボッシュ式分配型
総径×行程	92.0×92.0
総排気量	2446cc
圧縮比	20.0
最高出力	85PS/4000rpm
最大トルク	19.2kg-m/2400rpm
潤滑油容量	4.7ℓ
燃料タンク容量	90ℓ
充電発電機出力	12V-88Ah

●動力伝達装置

クラッチ形式	乾燥単板 ダイヤフラム フロアチェンジ式
変速機形式	4.313
変速比1速	2.330
変速比2速	1.436
変速比3速	1.000
変速比4速	0.838
変速比5速	0.838
変速比後退	4.220
最終減速比	4.875
ステアリングギア形式	ボール・ナット式

●ブレーキ&サスペンション

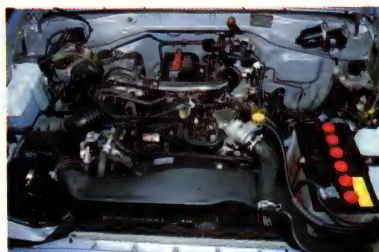
フロントブレーキ	ソリッドディスク
リアブレーキ	リーディングトレーリング
フロントサスペンション	リーディングアームコイル式
リアサスペンション	トレーリングアームコイル式
タイヤ	215SR15

●ランドクルーザーワゴンSX5 購入価格

車両本体価格	242万7000円
店頭渡し現金価格	246万3600円
オプション価格 (エアコン、カセット)	24万9500円
自動車税(4ヵ月)	3万9500円
自動車取得税	12万1400円
自動車重量税	7万5600円
自賠責保険料	6万450円
任意保険料※	11万2810円
検査登録・車検持込費用	1万3100円
車庫証明費用	1万3600円
納車費用	9200円
車両購入費用	315万8760円

※購入方法は現金、下取車なし。

※任意保険は、対人1億円、対物200万円、搭乗者1000万円、割引なし、全年齢。



2L-Tターボディーゼルエンジンはネットで45ps/4,000rpmを発生、トルクは2400rpmで19.2kgを得る。



ワンタッチで2WD→4WDにシフトが可能なセクター。



前輪にはマニュアルで操作するフリーホイールハブが標準で装備される。



アルチメーター(高度計)、サーモメーターも装備された豪華なコックピット。



マルチアジャスタブルスポーツシートは電動式ランバーサポート等でホールド性も充分。



リアシートは左右分割式で右側のみ、または両方を倒すという使いわけもできる。

●居住性

高級乗用車の感がある快適室内

オフローダーを乗用車に仕立てるのにトヨタの粋を結集した感じだ。武骨さに馴れる必要があるが、最高級車レベルに装備が詰め込まれ、居住空間を快適にする努力をしている。

特に向上したのが後席の居住性。左右独立、アームレスト付きでリクライニング、ゆったりとした足先きと共に、乗用車の前席分のゆとりを持って。フロントも勿論高級というばかりでなく、ホールボディの高い張出しもついている。キャビンは感心するほど静かで、それに似合った豪華なステレオは4スピーカー

用車レベルで静かだ。5速のシフトはカッチリときまり、隣のトランスファーは高低ニュートラルの本格派だが、FR4WDはパネルの電気スイッチでやる。乗り心地重視だからオフロードではフルバンプするのが当然だが、本格4WDのロードクリアランスは減なことでは突き上げない。勿論、ダートでは強いア

ーというコリようだ。室内ばかりか室外の温度もデジタル表示するから、好ましいエアコンの調節ができる。カーペット、鉄の地肌など見付けられない程丁寧な仕上げのインテリアはカラーコーディネートされ、素材も仲々のものが使われている。パワーウインドウにパワーミラー、パワーステア、それに手の届きやすいコントロール類と5ウェイアジャスタのシートで、ドライバーはラクに横着な運転が可能になっている。経済的に恵まれたメカ好きはアダルトに、またとない高級乗用車だ。

ンダーステアに見舞われるから、ドリフトさせるテクニクが無いとコースアウトすることになる。ちょっと気をつけてやれば一流4WDの機能は失っていない。というようなことを念頭に置けば、オンロードでは著しい乗用車だ。高い乗り込みだが、視界はいいし、実に軽いハンドリングで、乗り心地だって悪くない。

充 実 の

花王 シリーズ5タイプ

のびのびつやつや車いさいき 濃色車に最適



ハードワックスNET.280g

ラクラク使って汚れスッカリ 赤色車に最適



赤色車専用ソフトワックスNET.300g

汚れ落して車つやつや 淡色車に最適



ソフトワックスNET.300g

ムラなく仕上がり色あざやか 赤色車に最適



赤色車専用ハードワックスNET.280g

頑固な汚れもこれでOK! ホワイト車に最適



ホワイト車専用強力ソフトワックスNET.350g

信・頼・の・ブ・ラ・ン・ド・

ダイヤックス

〈株〉ダイヤケミカル 〒564 本社・大阪府吹田市豊津町13-37 TEL.06-386-8851(代)

New Design



美しさは、サビつかない。



愛着のあるクルマは、いつまでも美しく、乗っていたいものです。

新車のうちはよいとしても、長年つき合っているうちに、

目に見えないところから、サビにおかされてくるもの。

そこでお勧めするのが、世界35カ国約1,000の処理センターにネットワークを広げる、

ジーバートの車体防錆システムです。

豊かな経験とノウハウをもつ当社の技術者により、

サビの進行を完全にストップ。半永久的に防錆力が持続します。

さあ、あなたの愛車に、ジーバートを。

世界で実証された防錆技術



日本ジーバート

〒102 東京都千代田区麹町4-5-10 TEL. (03)263-6518代

トータル プロテクションのジーバート ジーバートは、車体防錆処理、表面処理、室内保護処理など、車に関する総合的な処理事業です。また、各種保証制度もそろっています。

本州(島根、山口を除く)・四国サービスセンター一覧

●岩手県 ジーバート盛岡 ☎(0196)83-1053
 ジーバート三陸 ☎(0193)28-2133
 ●宮城県 ジーバート宮城 ☎(0224)25-2566
 ジーバート龍北 ☎(02232)2-2157
 ●山形県 ジーバート山形 ☎(02378)6-9302
 ●新潟県 ジーバート佐渡 ☎(02595)7-3790
 ●石川県 ジーバート金沢 ☎(0762)23-7277
 ●福島県 ジーバートいわき ☎(0246)53-2513
 ●茨城県 ジーバート茨城 ☎(02999)6-5007
 ●千葉県 オカノジーバート ☎(0479)22-0198
 ジーバート重田 ☎(0438)41-0756
 ジーバート平野 ☎(04398)7-2957
 関東ジーバート ☎(0472)33-5071
 京葉ジーバート ☎(0472)50-1411

●千葉県 ジーバート館山 ☎(0470)23-3434
 ジーバート南総 ☎(0470)23-6761
 ジーバートサンワ ☎(0438)62-4151
 ●東京都 ジーバートトキ ☎(03)943-4662
 日幸ジーバート ☎(03)655-1328
 ●埼玉県 ジーバート吉田 ☎(04936)2-3196
 ●神奈川県 ジーバート横浜 ☎(045)621-8189
 ●静岡県 ジーバート静岡 ☎(0542)59-1251
 ジーバート浜松 ☎(0534)63-1154
 ジーバート坪井特車 ☎(05462)9-3001
 ●愛知県 ジーバート知多 ☎(0569)22-5633
 ●三重県 ジーバート三重 ☎(0593)85-5117
 ●奈良県 ジーバート奈良 ☎(0742)61-7773
 ●和歌山県 ジーバート和歌山 ☎(0734)53-5741

●大阪府 ジーバート大阪 ☎(06)788-1226
 ●兵庫県 ジーバート尼崎 ☎(06)419-0240
 ジーバート姫路 ☎(0792)36-0219
 ジーバート森安 ☎(078)621-3711
 ジーバート淡路島 ☎(07995)3-1617
 ●岡山県 ジーバート倉敷 ☎(0864)46-0520
 ●広島県 ジーバート広島 ☎(082)222-4810
 ジーバート尾道 ☎(0848)46-3431
 ●香川県 ジーバート四国 ☎(08774)6-5879
 ●徳島県 鳴門ジーバート ☎(08868)5-2968
 ●愛媛県 ジーバート愛媛 ☎(0899)71-3566
 ジーバートフタガミ ☎(0894)24-5678
 ジーバート今治 ☎(0898)23-5365
 ジーバート新居浜 ☎(0897)33-8008



いすゞ・FFジェミニ ターボディーゼル

●概要

軽量、コンパクトなエンジンを搭載してデビュー

昨年5月にFFジェミニが発売されたとき、そのエンジンバリエーションがガソリン仕様のものでしかないこと、たいていの人は驚いた。と同時に近い将来にディーゼル仕様も発売されると信じて疑わなかったに違いない。いすゞといえばディーゼルエンジンの第一人者、とくに小型ディーゼルの実績で、FRジェミニの販売を伸ばしたほどだ。

そのFFジェミニについて昨年の10月、ディーゼルが加わった。FF用ディーゼルはガソリン仕様のエンジンとは若干スペックが異なっている。



サイドビュー 3ボックスのオーソドックスなスタイリングが人気。

排気量はガソリン仕様よりも16ccだけ多い1487。バリエーションとしてはディーゼル(55ps)と、ディーゼルターボ(70ps)が用意された。しかし、ターボのほうは4ドアセダンだけ。3ドアはノンターボディーゼル。ミッションもATはなく、5段の組み合わせになる。

このディーゼルエンジンはエンジン全長を531mmまで小さくし、アルミ製シリンダーヘッドなどの軽量化により、エンジン単体(乾燥重量)で127kgという、ディーゼルとしてはきわめて軽いものになっている。ターボ仕様は131kg、メカニズムとしてはDFI(ダブル・フオーメシオン・インジェクター)という燃料噴射システムを備えている。

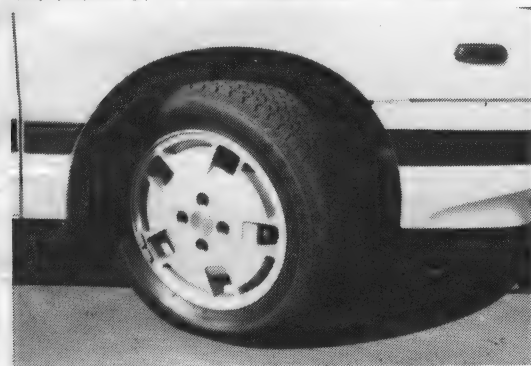
メーカーによれば、ガソリン仕様とディーゼル仕様を6…4の割合で販売していきたいそうだ。



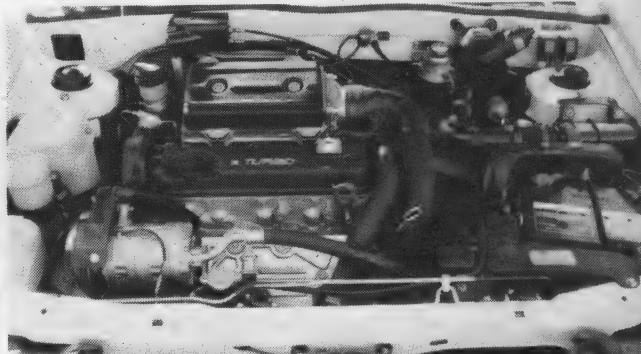
リアビュー ガソリン車との区別はリアにTURBO-Dのエンブレムがあるかどうかだけだ。



コーナリングのとき、サスペンションが柔らかいため、クルマの傾きが大きいのが気になる。



タイヤ グリップ力のあるブリヂストンのレグノを採用



エンジン 1487ccの4 E C Iターボ・ディーゼルは70馬力を発生させる。

編集部実測データ

●発進加速 (単位: 秒)

0 → 40km/h	4.36
0 → 60km/h	6.29
0 → 80km/h	9.44
0 → 100km/h	13.46

●追越加速 2レンジ Dレンジ (単位: 秒)

40 → 60km/h	3.59	3.83
60 → 80km/h	4.03	4.44
80 → 100km/h	—	6.03

●騒音 2レンジ Dレンジ (単位: ホン)

アイドリング	53
40km/h	66
60km/h	70
80km/h	69
100km/h	72

●回転数 2レンジ Dレンジ (単位: rpm)

アイドリング	800
40km/h	2100
60km/h	3000
80km/h	4300
100km/h	—

乗る、このターボディーゼルのスポーツ性がさらに印象強くなってしまった。試乗コースは河口湖周辺のワインディングロードだったが、この道路を2、3速を

助けられているようだ。

試乗したのはターボディーゼル仕様のC/Cグレード。ターボ車では唯一のグレードになる。

まず最初に、A/T車を借り出した。Dレンジにレバーをシフト、走り出して最初に驚いたのはエンジンが実によく吹き上がるのだ。タコメーターは5000回転からレッドゾーンになっているが、5000回転あたりまでは確実に吹き上がる。ちなみにガソリン仕様のほうも、タコメーターは8000回転まであるが、6000回転ぐらいになると、回転の頭打ち傾向が感じられることを考えると、いかにこのターボディーゼルがよく回ることが判るだろう。走行中にもディーゼルであるが故のもどかしさを感じたことはほとんどなかった。

そして、次に5速マニュアル仕様車に乗り、このターボディーゼルのスポーツ性がさらに印象強くなってしまった。試乗コースは河口湖周辺のワインディングロードだったが、この道路を2、3速を助けられているようだ。

●走行性 スポーティな走りを可能にした使いやすいエンジン

使い分けながら、快走したのだ。コーナーを立ち上がり、タコメーターをチラッと見て、4500回転あたりで3速にシフトアップして、アクセルオン。次のコーナーが迫ってくる。すかさず、ヒール&トード2速にシフトダウン。その動作はまるでディーゼルということを忘れさせるものだ。

一方、低回転域からトルクも十分、5速40km/h、1300回転からでもアクセルを踏み込めば、交通の流れをさまたげないで加速を開始するほどだ。一瞬、これならばガソリンエンジンはいらなくなってしまう、と思ったほどにこのディーゼルエンジンはよくできていた。

しかし、いくらこうした走りが出ていても、足回りがついてこなければ意味がない。その点ではややソフトすぎるのが気になる。その点ではややソフトすぎるのが気になったところだが、タイヤにグリップ力の高いブリヂストンのレグノ(185/60R14)を装着しているの、かなり

●主要諸元

●寸法・重量

車名及び型式	N-J T600 ターボディーゼルC/C
全長	4035mm
全幅	1615mm
全高	1380mm
ホイールベース	2400mm
トレッド(前)	1390mm
トレッド(後)	1385mm
最低地上高	175mm
室内長	1800mm
室内幅	1340mm
室内高	1130mm
車両重量(前輪)	620kg
車両重量(後輪)	320kg
車両重量(合計)	940kg(5速)
乗車定員	5名
最小回転半径	4.8m

●エンジン

型式	4EC1(ターボ付)
燃焼室形式	過流室式
燃料供給装置	分配型燃料噴射ポンプ
燃焼室径×行程	76×82
総排気量	1487cc
圧縮比	22.0
最高出力	70PS/5000rpm
最大トルク	13.8kg-m/2500rpm
潤滑油容量	3.2ℓ
燃料タンク容量	軽油42ℓ
60km/h定地走行燃費	33.5km/ℓ(5速)

●動力伝達装置

クラッチ形式	乾燥単板 ダイヤフラム 5速マニュアル
変速機形式	3.909
変速比1速	2.150
変速比2速	1.448
変速比3速	1.027
変速比4速	0.829
変速比5速	3.583
変速比後退	3.833
変速比最終減速比	
ステアリングギア形式	ラック&ピニオン

●ブレーキ&サスペンション

フロントブレーキ	ディスク
リアブレーキ	ディスク
フロントサスペンション	ストラット式独立
リアサスペンション	コンパウンドタコラック式独立
タイヤ	175/70SR13

●FFジェミニ・ディーゼルトーボC/C・3AT購入価格

車両本体価格	133万2000円
店頭演し現金価格	135万7000円
オプション価格 (エアコン、カセット)	22万8800円
自動車税(4カ月)	8620円
自動車取得税	6万6600円
自動車重量税	3万7800円
自賠責保険料	6万450円
任意保険料※	11万2810円
検査登録・車検持込費用	1万9000円
車庫証明費用	1万4000円
納車費用	1万円
車両購入費用	191万5080円

※購入方法は現金、下取率なし。

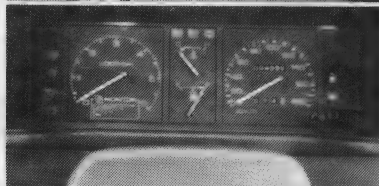
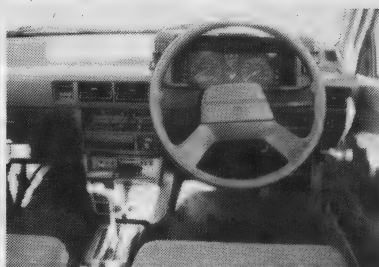
※任意保険は、対人1億円、対物200万円、搭乗者1000万円、割引なし、全年齢。



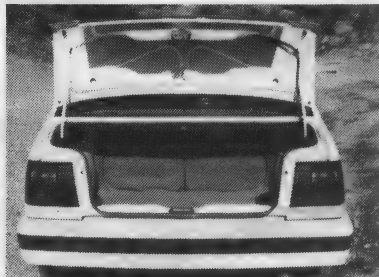
フロントシート もっと背中へのホールド性がほしい。



リアシート トランクスルーは使いやすい。



インパネ メーター類は大型で見やすい。



トランクルーム 開口部の大きさは十分にある。

◎居住性

ライバル車に差をつける車室内の広さがい

ディーゼル仕様の室内長はゼダン、3ドアハッチバックともガソリン仕様と同じだ。使いやすさを考えると4ドアセダンのほうだろう。シートに座ってみると、フロントシートは4ドア、3ドアともほぼ同サイズだが、リアシートは3ドアのほうが狭く感じる。

もっともFFジェミニの4ドアのリアシートは同クラスのファミリアやシビックなどに比べても広く、小型大衆車クラスのスパンパーにランクできるほど、居住性に関しては文句なしだ。

また、ドライビングポジションもステアリングの位置も自然だし、疲れにくいスタイルが可能だ。ターボディーゼルはオプションでシートの高さを調節できるハイトコントロール装置も備わるが、女性ドライバーにはうれしい装置だろう。このレバーでシートを高くすれば、フロントのボンネット先端までもよく見え、狭いところへ入りこむのも不便を感じない。

このシートは、モダンファニチャー感覚のニューテックシートと呼ばれるイタリアン感覚のしやれたデザイン。しかし、背中のホールド性が不足している。ギアミッションのシフト感だが、5速マニュアルのほうは、ストロークが前後左右方向とも、やや大きく、しかもコクツという感じが頼りない。もう少し、カチツとしたものにしたいところだ。

ディーゼルエンジンという点、その音と振動が気になる。このエンジンももちろんアイドル時の音は、ガソリン仕様と比べれば大きい。しかし、カラカラという軽い音なので、あまり耳障りでないのだ。この音は車内、車外のどちらでも聞こえる。

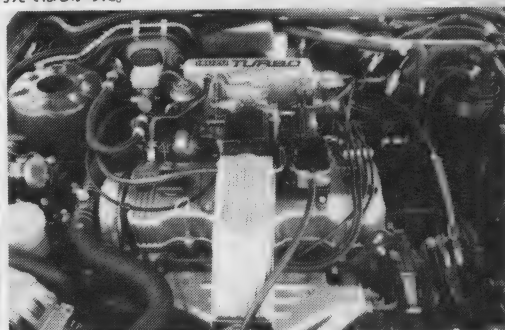
振動に関しては、アイドル時では定期的にシートをとおして体感できる。しかし、いざ走り出してしまえば、ディーゼルを意識することはほとんどないといっている。



ボディと同色のフルホイールカバーは空力的には優れたものだろうが、デザイン的にはもうひとつ考えてほしかった。



走りは剛性感のしっかりしたものでコントロールもしやすかった。



エンジン 従来どおりの4ZC1型で150馬力のパワーを発生。

いすゞ・アスカ イルムシヤール

足回りと内装をチューニング

西ドイツのギンター・イルムシヤール氏が1968年に創設した「イルムシヤール」は当初、オペルのプライベートチューナーであった。その後、オペル本社からの要請もあり、最近では単なる街のチューナーではなく、オペルのセミファクトリーとして、レースやラリー用マシンの開発、さらにはストリートスポーツバージョンも手がけている。このスポーツバージョンは合法的で、オペルの保証もついている。そして、このイルムシヤール・オペルは、オペルとGMの販売網を使い、世界各国に送り出されている。

BMWのアルピナ、メルセデスベンツのAMGと並ぶ、ヨーロッパでも有名なチューナーがイルムシヤールというわけだ。そのイルムシヤールに、いすゞがチューニングを依頼したのは、提携関係にあるいすゞとGM、オペルの間柄からすれば当然だ。アスカはオペルアスコナと姉妹関係にあるクルマだし、ピアッツアの基本のシヤールは旧オペルカデットと共通なのだ。それにしても、本場のチューナーが手を加えただけでもクルマってというのは変わってしまうのか、というのが実感。いすゞがイルムシヤールに依頼したチューニングは、ボディと室内およびサスペンション関係だけで、エンジンはノーマルのまま。2リッターの150馬力だ。ボディはフロントのエアダムとリアスポイラー、フルホイールカバーが目につ

く。そして、さり気なく「irmscherr」のネームがサイドプロテクターとリアにはいる。

シートはレカロ製を採用

室内は本格的。ステアリングはイタリアのモモ製、フロントシートはレカロ製のスポーツ指向のバケットタイプがつく。これらはいずれもイルムシヤールが選んだ。しかし、アスカ・イルムシヤールの真価はこのような目に見える部分ではない。走りをはじめ、これがあのアスカ？というのが正直な印象。最初のコーナーを曲がった時に、その回頭性のよさにまず驚いた。次に加速をしてワインディングロードに入り、中速コーナーに突っ込む。ほとんどボディは傾かず、通過してしまっただけ。レカロシートのホールド性の良さでドライバーは横Gを感じるわけだ。

よくいわれる「オン・ザ・レール感覚」とは、列車が線路上を走るように、きまつたラインを忠実にトレースするという形容なのだが、この言葉がまさにぴたりくるのが、このアスカの走りのフィードバックなのだ。

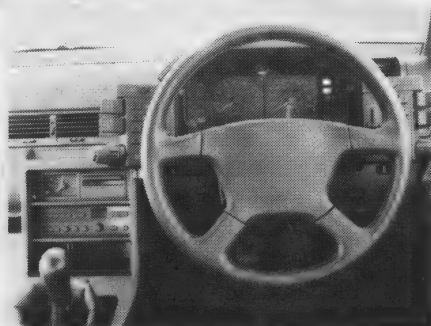
路面の継ぎ目などを乗りこえると、ドンツという音はあるものの、ショックはあまり感じない。乗り心地もよく、なおかつクルマの傾き具合もあまりない。今までの国産車にはなかった足回りの味とでもいうのだろうか。今年のモデルからボディ剛性を向上させたアスカはイルムシヤールによって別のクルマになった。



イルムシャーがドレスアップしてもアスカよりはやや古さを感じさせるスタイリングだ。



サイドモールに入るイルムシャーの文字



インパネ ステアリングはやはりモモ製の皮巻きた。

△仕様が扱いやすくていい

いすゞ・ピアッツァ イルムシャー

アスカと同時に発表されたイルムシャー・ピアッツァも、外観をフロントエアドラム、リアスポイラー、フルホイールカバーで武装し、室内もモモのステアリングと、レカロ製シートでドレスアップしている。ピアッツァもサスペンションに手を入れているが、エンジンは2.0のOHCTターボインタークーラーで180馬力のノーマルのまま。ただし、ミツシヨンは、アスカが5速マニュアルだけなのに対して、ピアッツァはOD付4速ATも用意されている。

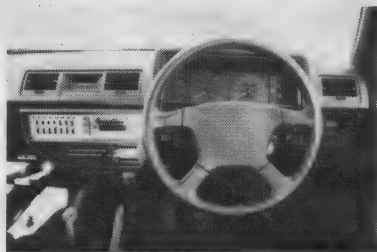
アスカよりも着座位置が低いので、こちらの方がスポーティ感がある。

まず、マニュアル車にのる。ステアリングが小径になったので、シャープな切れ味になった。手首の動きだけでノーズがパツと向きを変える。しかもスピード

が高いとボディは傾きもせずに向きを変えるので、体に横Gを感じるだけ。

しかし、中速コーナーではアンダーステアは強くて、全体のバランスはアスカよりも劣る。やはりどんなによいチューニングをしても、シャーシそのものの古さはカバーできないのだから。

もし、このピアッツァ・イルムシャーを購入するのならば、マニュアル仕様よりもAT仕様のほうが扱いやすい。マニュアルの場合はシフトするときに、ヒジがシートにあたることもあるのだ。それにこのシフトは、剛性感があつてホールド性はひじょうにいいのだが、かなり渋いのだ。とくにシフトダウン時などは、回転をあわせないと、うまくはいってこない。まさにレースマシンの感覚なのだ。その点、ATはステアリングに集中できるし、エレガンスなピアッツァのスタイルにはATの方が似合っているような気がする。



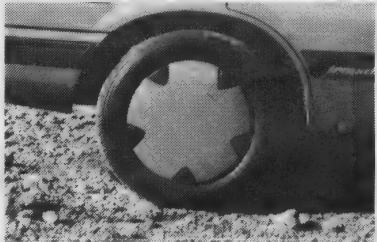
インパネ ステアリングはモモ製の皮巻きを採用。



フロントシート サポート性のよいレカロ製のもの。



リアシート 表地はフロント同様にレカロを採用。



タイヤ トーヨーのランビオC-2Pをセット

●主要諸元

全長	4440mm
全幅	1670mm
全高	1375mm
ホイールベース	2580mm
重量	1070kg
エンジン型式	4ZCi型直列4気筒OH C
最高出力	150ps/5400rpm
最大トルク	23.0kg-m/3000rpm
車両本体価格	183万3000円

New Model TEST&REPORT



レポート／本誌安藤達也、フット／野澤廣幸

日産プレリー4WD JWG14

●概要

レジャービークルに4WDは必需品。

1台のクルマに5人以上が乗ってレジャーへ行くとなれば、1BOX車がベスト。でも1BOXでは運転姿勢がどうもという人のためにデビューしてきたのがプレリーだ。プレリーは、エンジンキャビンから追いたすことにより、ファミリースedanに近い運転姿勢を可能にしている。1.5BOXといわれるユニークなスタイリングはこんなねらいがあったて生まれたもののだ。

このようなレジャービークルは、どうしてもロングツアラー的色彩が強くなる。長い道のりは舗装路ばかりでなくダートもあるだろう。それに雨や雪にだってまわれる。こんな機会の多いクルマにはぜひとも4WDの足が必要なのである。

プレリー4WDは、FFに比べ車高が50mmほどアップされているが、さほど目立つものではなく、4WDのロゴがなければ、それと気づかないほどだ。

4WDだからといって、肩ひじはらないさりげなさをもつプレリー。このさりげなさの中に4WDの実力を求め、レポートしてみよう。

●走行性

100km/hでのハイスピード走行でも横風安定性は十分。

プレリーの4WDは、走行状況に応じて、FF走行と4WD走行を切り換えるパートタイム方式。この切り換えはシフ

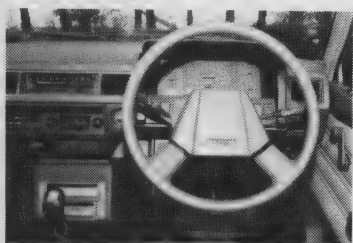
トノブにあるボタンのワンタッチ操作で、4WDがもつともその力を発揮するのは、ダートなどの路面状態のあまりよく



スタイリング的には、4WDとFFの差はあまりない。ややリアがあがったかなと思える程度だ。



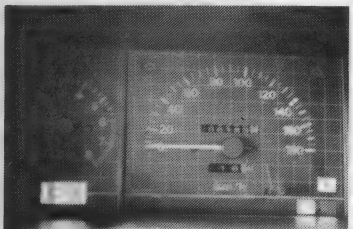
FFに比べ全高が50mmアップされている。最低地上高は195mmと十分ある。



ステアリングはパワーアシスト付でかなり軽い。



シフトノブにあるFF→4WD切り換えボタン。



インパネの4WDインジケーターの視認性は高い。



タイヤは、185/70SR14のオールシーズンタイプが標準で装着されている。乗心地が柔らかく、騒音も少ないから、高速のロングツーリングはひじょうに快適だ。箱根往復の燃費は9.70km/ℓ。

編集部実測データ

●発進加速 (単位: 秒)

0 → 40km/h	4.00
0 → 60km/h	7.35
0 → 80km/h	11.29
0 → 100km/h	16.94

●追越加速 3速 4速 5速 (単位: 秒)

40 → 60km/h	4.23	6.57	8.87
60 → 80km/h	4.53	6.26	9.31
80 → 100km/h	5.67	7.89	14.13

●騒音 4速 5速 (単位: ホン)

アイドリング	48	
40km/h	59	—
60km/h	63	61
80km/h	67	65
100km/h	71	69

●回転数 3速 4速 5速 (単位: rpm)

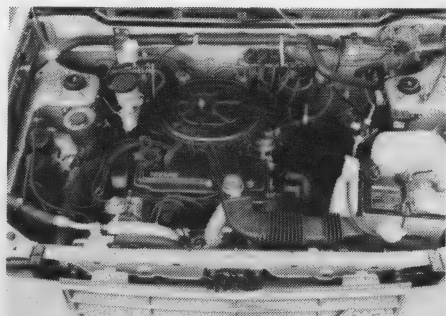
アイドリング	650		
40km/h	2000	1500	1200
60km/h	3000	2200	1800
80km/h	4100	3000	2300
100km/h	5100	3800	2900

ないフィールドというのが常識だが、雨や風の強い日などにも4WDは絶大の効果を発揮するのだ。

今回チョイスした走りのステージ箱根への往路、東名高速を100km/hで巡航してみた。この日はかなり強い横風が吹いていて、道路脇の吹き流しはほとんど真横になるほどの状態。プレリー4WDの横風安定性を見るには格好のコンディションだ。

プレリーは車高が高く、ボディサイドの面積が大きいので、かなり横風の影響を受ける。FFでの高速走行ではやや安定感に欠けるくらいであった。そこで4WDに切り換えてみると、この不定性感はウソのように解消してしまった。この4WDは、それ特有の駆動系からの騒音が、かなりおさえられていて、FFとほとんどかわらない感覚でドライブできる。4WD走行といって身構える必要がないから、プレリーの場合、4WDでの高速走行はおすすめだ。

プレリー4WDには、FFとはことなり、2ℓエンジンが搭載されている。このエンジンは、従来の1.8ℓに較べか

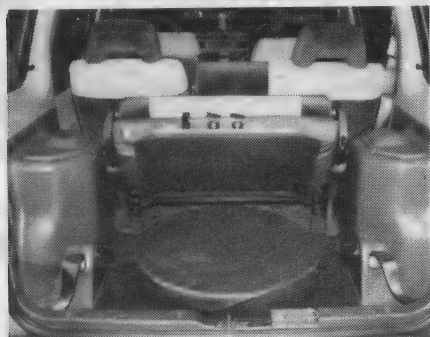


エンジンは、1973ccの直列4気筒OHcで、最高出力91ps(ネット)を発揮する。1.8ℓに較べ格段にパワフルになっている。

りパワフル。4WDになって200kgもの車重アップがなされているにもかかわらず、走行性能全般にわたって1.8ℓよりもすぐれている。プレリーのような多目的車には、鋭い加速よりも、全域にわたって流れるような加速感が重要なのだ。この2ℓエンジンが4WDだけにしか設定されないのが、実に残念に思える。箱根では最も4WDが力を発揮するダートへ乗り込んでみた。プレリー4WDは最低地上高が195mm確保されてい



オフ・ロード走行では、4WDに切り換えると、リアタイヤのふらふら感がなくなり、びたりと安定する。



第三席をあげるとラゲッジルームはかなり広くなるのだが、スペアタイヤのでっぱりが、かなりじゃまになる。



7人乗車の場合、ラゲッジルームに奥行きはないが、高さがあるため、うまく積みめば、わりと多くの荷物を収納できる。



運転姿勢は、セダンと1BOXの中間的なもの。トラックの姿勢をとらなくていい。



リアシートの広さは、このクラスの1BOXには劣るが、セダンよりはずっと余裕がある。



第三席には大人2名の乗車はちよつときつい。子供用にとっておいた方がいいだろう。

●居住性

やさしいフイリングをもつ乗り心地は快適そのもの。

プレリーアの最大の特徴は、センタピラーがないことにある。4枚のドアをあけると、両サイドがフルオープンになるのだ。フロントとリアシートのバックレストを倒して、フラットにした時などその利用価値は高い。アウトドアでのレジャー基地にはもってこいだ。

FFのプレリーアは8人乗りだったが、4WDでは7人乗となっている。これは、フロントシートが3人掛のベンチシートからセパレートシートにかえられたためだ。プレリーアの魅力は、1BOXのようにパッセンジャーカーは快適でもドライブはトラック姿勢でやや苦痛という悲惨な状態を解消したことにある。エンジンキャビンから追いつくことにより、フ

●装備

FF・4WDの切り換えは、状況によって解除がしやすい。

FFと4WDの切り換えは、シフトノブにあるボタンのワンタッチ操作で行える。操作もラクで、位置もベストといえる。切り換わりは、ピットという信号音と同時に、タコメーターに組み込まれたインジケーターで知ることができる。

このインジケーターは、オレンジ色の透過照明の中で、グリーンに光るので視認性は抜群だ。

ただ切り換えはおおむねスムーズなのだが、急加速時や、停止時、コーナーリング時に、ややスムーズさにかける面が

道をおしすすむなんてことは禁物。あくまでも未舗装の道路をFFよりも安定して走れるというふう考えたほうがいい。

アミリーセダンに近い運転姿勢がとれるようになっていいるのだ。

この考えをもつと進めれば、ベンチからセパレートになるのも当然と思える。

ただこのオープン感覚もいいことばかりではない。試乗車が、荒っぽい運転を1万kmも受けてきたクルマということもあるだろうが、走行中ボディの細部からガタピシ音が発生していたのだ。プレリーアはセンターピラーがないため、ボディ剛性が弱いのではないと思えてしまう。

ともあれ、サスからステアリングまで、プレリーアのもつやさしいフイリングはかなりの魅力。ドライバーも多くのパッセンジャーも、快適な気分で行き先まで、

にでかけられるクルマだ。

あった。とくに解除がしやすいようだ。

前輪と後輪の回転差からおこるコーナーリングブレキ現象はこのクルマにもあるから、駐車するときなど、ハンドルを大きく操舵する必要があるときには、その前に余裕をもってFFに切り換えておく必要がある。4WDのまま行おうとするとハンドルをきったまま身動きがとれなくなるなんてこともあるのだ。

ステアリングはパワーアシスト付。操舵感はひじょうに軽く、反応もなかなかシャープだ。



オイルレベルゲージの確認はしやすい。

●主要諸元

●寸法・重量

車名及び型式	ブレイリーE-HNM10
タイプ	JW-G
全長	4230mm
全幅	1665mm
全高	1675mm
ホイールベース	2525mm
トレッド(前)	1430mm
トレッド(後)	1375mm
最低地上高	195mm
室内長	2335mm
室内幅	1480mm
室内高	1200mm
車両重量(前輪)	770kg
車両重量(後輪)	560kg
車両重量(合計)	1330kg
乗車定員	7名
最小回転半径	5.3m

●エンジン

型式	CA20S型
	直列4気筒OHC
燃焼室形式	半球型
燃料供給装置	シングルキャブレター
内径×行程	84.5×88.0mm
総排気量	1973cc
圧縮比	8.5
最高出力	91PS/5200rpm
最大トルク	14.8kg-m/2800rpm
潤滑油容量	3.8ℓ
充電発電機出力	12V-33Ah
整備重量	124kg

●動力伝達装置

クラッチ形式	乾燥単板 ダイヤフラム
変速機形式	常時噛合式
変速比 1速	3.714
変速比 2速	2.095
変速比 3速	1.272
変速比 4速	0.954
変速比 5速	0.740
変速比 後退	3.428
最終減速比	4.471
ステアリングギア形式	ラック&ピニオン(P)

ブレーキ&サスペンション

フロントブレーキ	ベンチレーテッドディスク
リアブレーキ	リーディングトレーリング
フロントサスペンション	ストラット式独立
リアサスペンション	ストラット式独立
タイプ	185/70SR14オールシーズン

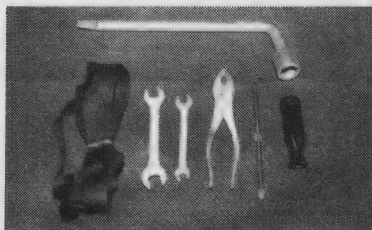
※(P)はパワーアシスト付

●ブレイリー2000 4WD・JW-G5F 購入価格

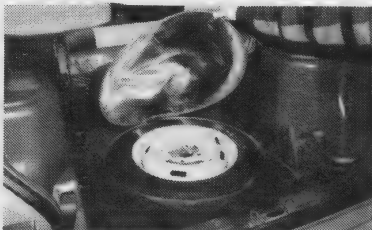
車両本体価格	186万2000円
店頭渡し現金価格	188万9000円
オプション価格 (エアコン、カセット)	20万9000円
自動車税(4カ月)	1万500円
自動車取得税	9万5550円
自動車重量税	5万6700円
自賠責保険料	6万450円
任意保険料※	11万2810円
検査登録・車検持込費用	1万6000円
車庫証明費用	1万2000円
納車費用	1万円
車両購入費用	247万2010円

※購入方法は現金、下取車なし。

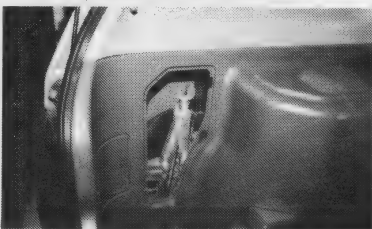
※任意保険は、対人1億円、対物200万円、搭乗者1000万円、割引なし、全年齢。



4WD車なのだから、雪道対策に車止めがほしい。



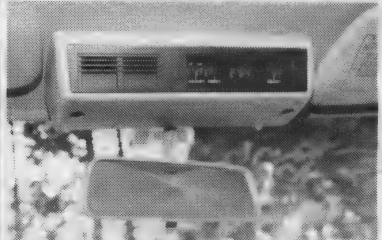
スペアタイヤはテンパータイプが装備される。



フロアジャッキはサイドパネル内に収納されている。



セントピラーをなくしたため、ドアに装着されたシートベルト。これを付けたままドアを開けることはできない。



バックミラーの取付部分に設定されたデジタルウオッチは、走行中にはほとんど見ることができない。

●メンテナンス

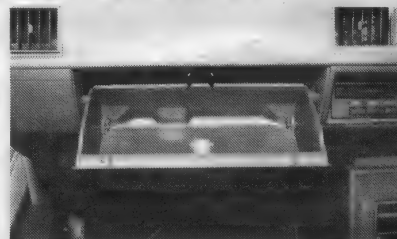
スペアタイヤの収納位置は改善が必要。

スペアタイヤは、テンパータイプが第三席の下にカーペットにおおわれた形で、どんと置かれている。このカーペットは360度にわたるフラスナーによって開閉できるようにになっている。車載工具もこの中に収納されている。

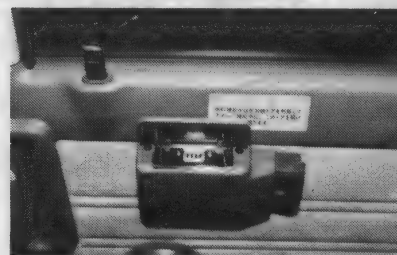
このスペアタイヤの収納は、第三席をあげなければできないのが難点だ。それにこのスペアタイヤは、フロアから大きく突出しているため、荷物の積載にもかなり不利だ。どこかに別の収容スペース

をとってほしいものだ。フロアジャッキは、ラゲッジルームの左サイドパネルの中に置かれる。ブレイリーのエンジンルームは、シングルキャブレター仕様ということもあり、かなり余裕のあるスペースが残されている。試乗車はエアコン付であったが、それでも広さは十分だ。

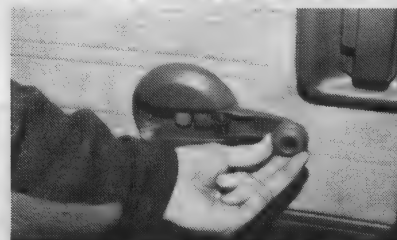
オイルレベルゲージはエンジンの左側に設けられている。ゲージがかなり長いため、視認しやすく引き出すものも容易だ。



車検証などを十分収納できるグローブボックス。



左右のリアドアに設けられた灰皿はひじょうに便利。



リアのドアハンドルは折りたたみ式になっている。

ホンダ・トゥデイGタイプ・4F

3121.1kmを走行して17.28km/ℓ
居住性と走行性能の良さは抜群!



全走行距離 3121.1km
ガソリン総使用量 180.6 ℓ
トータル燃費 17.28km/ℓ

走行状況

高速道路30% 一般道路50% 渋滞路20%

航続距離(満タン30ℓ) 518.4km

実用航続距離(満タン25ℓ) 432km

◎モデルコース走行燃費

(乗車2名、後席に60kgの荷物積載)

コース

芝公園～用賀I.C(一般道16km)

～御殿場I.C(東名86km)

～河口湖I.C(一般道32km)

～永福町I.C(中央・首都高98km)

～芝公園(一般道13km)

走行距離 245km

ガソリン使用量 13.3ℓ

燃費 18.49km/ℓ

30
DAYS
TEST



軽自動車なら狭い2段式パーキングもラクラク出し入れできる。初心者でもOK。

ホンダは、エポックメイキングなメーカーである。

かつて昭和47年、3ボックス・FR車が主流であった頃、初代シビックを、2ボックス・ハッチバックスタイルのFF車として登場させ、たいへんな話題と衝撃を提供してくれた。

初代シビックが、その後続く小型車のFF・2ボックスカー化を促進するキッカケになったといつていいが、それ以前にもホンダは、高回転型のエンジンを積んだNIIIで、軽だから、遅くてもしかなかったが、遅くてもしかなかったイメージを一変させている。

昨年10月に発売されたボンネットバンタイプの軽商用車ホンダ・トゥデイが、はたしてエポックメイキングカーになるかどうかは、もう少し時間の経過を待た

なくてはならないが、異色の軽自動車として、大きな話題を提供してくれたことは確かである。

トゥデイは、これまでの軽に見られないボディスタイルを持っている。低い車高とロングルーフ。極端に短い、著しくスラントしたボンネットフード。市街地を走っていて、直ぐそれとわかるユニークなボディスタイルだ。

そのボンネットフードの下に搭載されるエンジンは、水冷4サイクル2気筒OHHCのEH型のみを設定で、ターボなどの装着はない。最高出力は31PS/5500rpm、最大トルクは4.4kg-m/4000rpmである。

車種バリエーションは、Gタイプ、Mタイプ、Fタイプの3種類。それぞれに4速マニュアルと、OD付の3速ATが用意されている。

3車種の価格は、最もグレードの高いGタイプ(4F/3AT) 67万円/72万円、Mタイプ(4F/3AT) 62万円/67万円、Fタイプ(4F/3AT) 54万

トゥデイのモニターを開始したのは85年の10月24日、モニター終了日は11月25日。ちょうど1カ月間にわたってモニターしたことになる。

この間に3121.1kmを走行した。ガソリンの使用量は180.6ℓ。トータル燃費は17.28km/ℓである。

一般的な軽自動車の使用では、市街地走行が中心となることが多い。トゥデイでも、通勤時や取材時などの都心の渋滞路を多く経験したが、燃費計測のための

モデルコースの他、取材を兼ねて山梨県の河口湖、長野県の蓼科方面へロングツーリングも2回行った。

市街地だけの走行では、走行距離はあまり伸びない。1カ月で3000kmは越えなかったろう。今回、走行距離が多くなったのは、このロングツーリングのお陰である。その結果、高速道路を含めた場合の燃費データも得られた。

河口湖へロングツーリングを行ったのは11月6日で、このときの走行コースは

8000円/59万8000円だ。

今回の30DAYS TESTでモニターしたのは、Gタイプの4速マニュアルミッション車である。話題のトゥデイが、どんな走行性能や実用燃費などを示すが、興味ある1カ月だった。



トゥデイのルーフは長い。強く傾斜したフロントガラスとボンネットフードは独特の線を描いている。ユニークなサイドビューだ。



フロントから流れるボディラインは、リアに向かって傾斜が高くなるが、安定感はずれない。



ワイド＆ローの台形ボディ。車高の低さに比べてフロントガラスの占める面積は大きい。

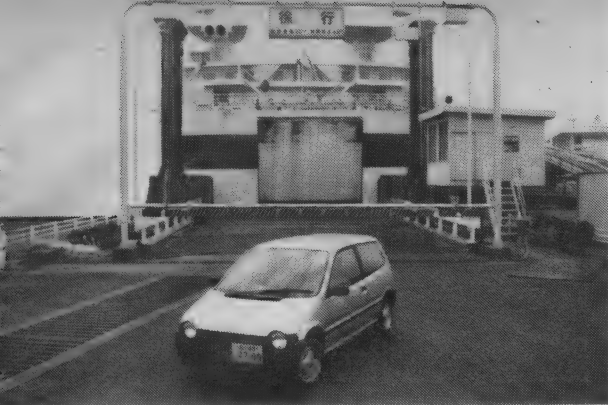
首都高速を経由して河口湖ICまで中央自動車道を利用。ここから139号線を走り、精進湖、甲府に回り、再び中央自動車道、首都高速を利用して都心に戻る。走行距離339.8kmである。

高速道路の利用が多いこともあって、22.06km/ℓという好燃費を記録している。

また、11月9日～11日にかけて601.2kmを走行した蓼科方面へのロングツーリングでも、諏訪南ICまで中央自動車



運転席からの視界は低い位置から広がる。低い車高からは想像できないくらい視界はいい。



コンパクトな水平横置エンジンの真下にデフを配置したメカニズム。可能なかぎりボディの四隅に前輪・後輪を配したタイヤレイアウト。その結果、前席の広さは想像以上である。

メーター・パネルは思いきって前方へ出されて、前方からの圧迫感はない。フロントタイヤが前に追いやられた結果、軽自動車に多く見られるタイヤハウスの出っ張りも消えている。さらに、非対称フロントシートを採用し

外観から受けるトウデイの印象は、かなり車高が低い。だが、車高の低さで、前席の居住性を高めているのがトウデイの大きな特長である。

一般には、軽自動車や2ボックスカーは、車高を高めて居住スペースを確保していることが多い。だがトウデイの場合、前後にスペースを広げて居住性を高めているのだ。

エンジン、ハンドルの操作は、足は自然に伸びるのだ。ハンドル操作で、右腕がドアに触れることも少なかった。

また、低く設定されたフロアは、十分なヘッドクリアランスを生んでいる。今回は身長185cmのスタッフもモニターに加わったが、運転席に座っているとき居住性に不満を感じたことは皆無である。

助手席についても、運転席同様、高い居住性が確保されている。

ただ、前席シートのシートバックを最も立てた状態でも、やや寝た状態にしかセッティングできないことが気になった。リクライニングの角度を、もう一段、垂直にセッティングしたら、という印象だ。

運転席の前方視界は、低い位置から広がっている。このこともあって、急激に

たことで、ペダル類の操作性の良さは、軽の標準を大きく越えているといっている。

運転席と助手席は、クルマの中心線に対して対称に配されるのが一般だが、トウデイの前席は、運転席が20mm、車内のセンター寄りにレイアウトされている。このシートレイアウトが、運転操作に与える影響は大きい。左斜め前に足を伸ばして行うペダル操作はなくなり、足は自然に伸びるのだ。ハンドル操作で、右腕がドアに触れることも少なかった。

道を利用した9日、20・86km/ℓという好燃費を記録。これらはモニター期間中でも良い燃費である。蓼科から20号線を經由して甲府、山中湖、富士スピードウェイまで、167・3kmを走った10日の燃費は18・18km/ℓだった。

ちなみに、モニター期間中をつうじて最も悪い燃費を記録したのは、11月2日で、このときは通勤時と都内での使用時

に、ひどい渋滞にぶつかって、13・82km/ℓだった。

なお、11月22日に行ったモデルコース245kmの走行燃費は、18・49km/ℓである。

本誌では、昨年3月号の30 DAYS TESTで、スズキ・アルトCタイプを採り上げた。このときは、ほとんど市街地ばかり1637kmを走行して、トータ

ル燃費は14・64km/ℓだった。

高速道路も走行した今回のトウデイと、渋滞路の走行が多かったアルトを、トータル燃費で単純に比較するのは、アルトにとって不利だが、毎回、決まって走行するモデルコースでの燃費を比較してみると、アルトCタイプの燃費は17・38km/ℓである。



テールゲートは、見切り線をボディサイドに持つ設計だ。ボディ幅いっぱい大きく開く。また後席のシートバックを前に倒すと、幅1190mm、奥行き1050mm、高さ790mmのスペースになる。



前席はシート・チェアと呼ぶシートを採用している。背中や腰をしっかりとサポートするシートだ。



後席はベンチシートだ。リアの居住性は505mmあるが、乗り降りを含めて軽の標準的な居住性である。



高さではなく、前後の長さで居住性を高めた運転席。車内のフロアも低くヘッドクリアランスも十分だった。



サイズの制約から、軽は2人用と考えたほうがいい。後席に大人2人が長時間座っているのはキツイ。



運転席回りはシンプルで好感が持てる。機能性を重視した装備類は使いやすい。視認性の高い丸型スピードメーターの中にギアの選択範囲を示すマークがある。

●ライバル車との比較データ

ホンダ・トゥデイ Gタイプ4F	ダイハツ・ミラ Cタイプ5F	三菱ミニカエコノ Gタイプ4F	スズキ・アルト Cタイプ4F	
●全長(mm)	3195	3195	3195	
●全幅(mm)	1395	1395	1395	
●全高(mm)	1315	1415	1430	
●ホイールベース(mm)	2330	2250	2260	
●トレッド(前)	1225	1215	1215	
●トレッド(後)	1230	1205	1190	
●車両重量(kg)	550	550	550	
●エンジン型式	E18型 直列2気筒 OHC	E18型 直列3気筒 OHC	G23B型 直列2気筒 OHC	F5A型 直列3気筒 OHC
●総排気量(cc)	545	547	546	543
●圧縮比	9.5	10.0	9.5	9.7
●最高出力(PS/rpm)	31/5500	34/6000	31/6000	31/6000
●最大トルク(kg-m/rpm)	4.4/4000	4.5/3500	4.4/3500	4.4/3500
●燃料タンク容量(ℓ)	30	28	32	30
●操向ギア型式	ラック&ピニ オン	ラック&ピニ オン	ラック&ピニ オン	ラック&ピニ オン
●サスペンション(前)	ストラット式	ストラット式	ストラット式	ストラット式
●サスペンション(後)	車軸式	セミトレーリ ングアーム式	3リンク式	半横円リーフ スプリング
●ブレーキ(前)	ディスク	2リリーティン グ(ブースター付)	2リリーティン グ	2リリーティン グ
●ブレーキ(後)	リリーティン グ	リリーティン グ	リリーティン グ	リリーティン グ
●車両本体価格(単位万円)	67万円	65万8000円	64万3000円	66万円

※(P)はパワーアシスト付



女性が乗れば素適に見えます

編集長 網中泰雄

「トゥデイ」がデビューしたとき、私の印象は「これは女性ユーザーにうけるぞ」と感じたのを憶えている。

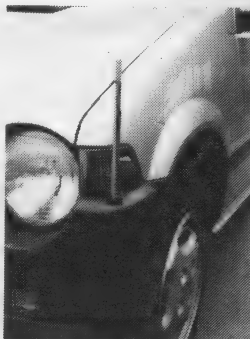
実際、街なかを走っているトゥデイを見ると、ほとんどが女性ドライバーの一人乗りだ。やはり男性には似合わないスタイルではないだろうか。ボディカラーは鮮やかなレッドが一番ではないかと思う。鳥井坂ガードンの前にビュア・レッドのトゥデイが停まり、なかから真赤なミニ・スカートの女性がさっそうと降りてくる。これはシーンだなあと感じる。

のコーナーポールは、車内からリモコンで伸縮をコントロールでき、ボディの左先端の確認が容易に行える。女性ドライバーには、大いに役立つはずである。

この他、運転に関係する装備で使い勝手が良いのが、ワンアーム式のワイパーと、各ギアの守備範囲を示したスピードメーター内のシフトマーカーだ。拭拭面積の広いワンアーム式ワイパーは、目の前がチラつかず、降雨時の視界の確保も十分だった。走行速度と各シフトギアの選択範囲を示したマーカーは、タコメーターがなくとも、高回転型のエンジンを容易に扱う目安になった。

これらとは逆に、ちよつと気になったのが、小さなサイドミラーである。特に左のサイドミラーは、高速道路の車線変更などのときに写影が確認しずらく、注意が必要かもしれない。

この他、2人用ベンチシートの後席の居住性は標準レベルといってよく、軽商用車であるトゥデイに、これ以上を望むのは無理という印象だ。



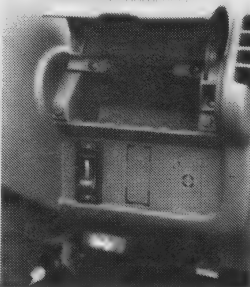
フロントエンドを確認するにはコーナーポールがあると便利。



ワンアーム式ワイパーは拭拭面積も大きく、夜間の降雨でも確かな視界を確保してくれる。



ドアミラーは前後に180度倒すことが可能だ。車庫入れなどに便利だが、少し小さい印象。



コインポケットも、装備品の中では使いやすかったもののひとつ。

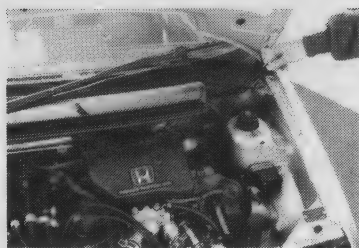


助手席前にあるドキュメントボックス。車検証や免許証などを入れておくのに便利だ。

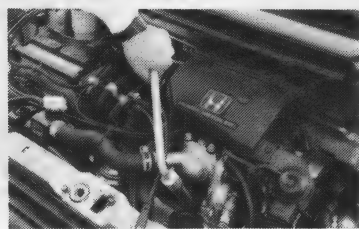
●車内騒音

今回のトウデイのモニターでは、高速道路を走行する機会が何度かあった。まず、高速時の車内騒音から紹介すると、80 km/h時、車内で聞くボデイの風切音はほとんど感じられない。タイヤノイズもほとんどなく、聞こえてくるのはエンジンからの騒音だけである。低いボデイとスラントノイズは、騒音面でも効果的で、風切音とタイヤノイズの低さは、予想以上だった。エンジンからの音も決して不快ではな

く、軽くエンジンが吹き上がっていく感じで、ロングホイールベースとあいまって、大衆車と同じような感覚で高速走行できる。専用テストコースでは、100 km/h以上で走行してみた。80 km/hを越えると、さすがにエンジン音は急激に高まるが、もうこれ以上、速度を上げるのはやめよう”と思わせる音ではなく、軽自動車のレベルとしては、トウデイは高速でも静かである。



①オイルレベルゲージは、フロントから見てエンジンルーム奥の右手にある。



ホイールナットレンチに差し込んで使用するプラグレンチは、トウデイ独特の車載工具だ。

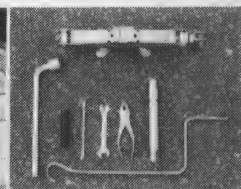
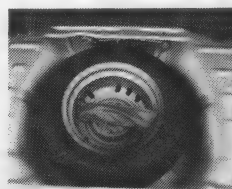
また、ジャッキは一般のものと比べて小型だが、操作性は思ったよりいい。タイヤ交換では、車体重量が550 kgと軽いこともあって、らくに行えた。トウデイに乗ることが多い女性ユーザーでも、タイヤ交換で苦労することはないはずである。

車載工具は標準的なものでジャッキ、ジャッキハンドル、ホイールナットレンチ、プラグレンチの他、プラス・マイナス差替式ドライバー、スパナ、プライヤーが各1本ずつ用意されており、プラグレンチをホイールナットレンチに差し込んで使うのがユニークである。一般的な点検・整備に不足はない。

●整備性

トウデイの大きな設計思想のひとつが、人間のためのスペースは最大限に、メカニズムは最小限に”である。軽自動車という限られたスペースを有効に使って、トウデイの前席居住スペースは確かに大きい。その分だけエンジンルームは低く、小さい。前輪を駆動する排気量545 cc、水冷2気筒OH CのEH型エンジンは、ボンネットフードの下に横置きされている。エンジン本体の他、補器類がびっしりと納まったエンジンルームは、整備性が良

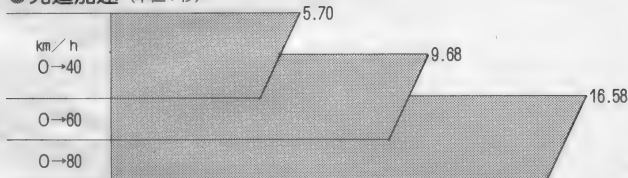
いとはいえない。ボンネットフードのヒンジはフロントガラスの前にあり、フードはボデイのフロント部から開く。スパークプラグの点検・整備、冷却液の点検など、エンジンルーム上部にあるものの点検・整備は容易だが、エアコン装着車で、手の中に入れて作業を行うには不利なエンジンルームである。



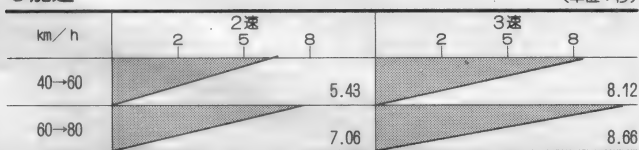
標準的なトウデイの車載工具。差替ドライバー、スパナ、プライヤー、プラグレンチ、ホイールナットレンチが各1本セットだ。ジャッキは小型だが、車重の軽いこともあり、ジャッキアップはスムーズ。女性でもタイヤ交換は容易に行えるはずだ。



●発進加速 (単位: 秒)



●加速 (単位: 秒)



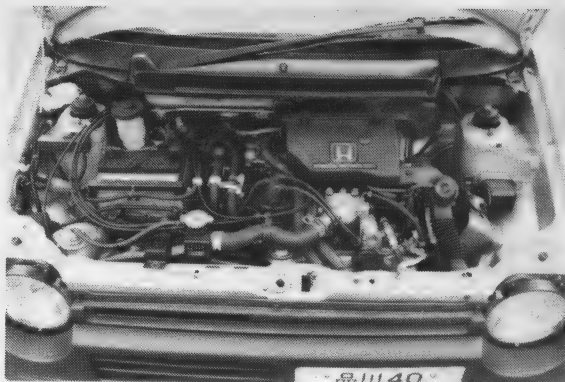
- 追越および発進加速においては、アクセルをベタ踏み状態で行った。また追越加速は、平坦路で、一定速度を3秒間以上保ってから計測した。
- 騒音の計測は、最も騒音が気になる高速道路のロングドライブを想定し、高速道路走行中に行なった。計測位置はドライバーの左耳横とした。40、60 km/hおよびアイドリングは専用のテストコースで計測したものである。
- ブレーキのグラフは5回ずつ行なって得たデータの平均値である。

パワフルなエンジンが欲しい

編集部 河崎洋一

30日間のモニター期間中、通勤の足として1500 km以上を走行。居住性、静粛性について

は満足のいくレベルだったが、寒い朝の始動の悪さには閉口した。またホンダが出すクルマの乗用車タイプの軽だということで、昔N360のオーナーだった筆者としては、全ての軽を凌駕するクルマを想像したのだが……。ホンダさん、トウデイにもっとパワーをください。



トウデイはオモシロクルマだ

編集部 角井毅志



ができる。

これまで、軽自動車というと、実用本位で、無粋なイメージがあったのだが、このトウデイには、微塵もそんな感じはない。これなら六本木だろうと青山だろうと気楽に乗りつけられる。
オモシロ・クルマ。こんな形容がトウデイにはまさにぴったりくる。さらにスタイル優先とはいえ、十分な居住性もちゃんと備えているのがスゴい。

ひと目でホンダとわかる、ユニークなスタイリングのトウデイ。なんとなく人間的で温かみを感じることが

トウデイのEH型エンジンは、最高出力31PS/5500rpm、最大トルク4.4kg/4000rpmを発生する。軽自動車としては、標準的な出力、トルクである。だが走行ぶりは、これまでの軽自動車のイメージを越えるものだった。

まず、市街地での走行ぶりだが、8割方が渋滞する通勤路を朝に晩に走って、疲労を感じることが少なかった。これは加速に不足がなく、他の交通の流れに十分ついていけることからきている、というのが実感だ。

多少、エンジンの回転を上げ気味にしてクラッチをつなぐと、交差点などでの出足も、大衆車などと比べて遜色ない。2名乗車でも変わらない出足・加速の良さである。

ただ、2速と3速のギア比が、離れすぎていてという印象がある。市街地の走行では2速ではギア比が低すぎ、3速ではギア比が高すぎる感じなのだ。2速と3速の間に、もう1速ほしい。

市街地では気になった2速・3速だが上りのワインディング道路などでは、実に小気味いい加速ぶりだ。スカイラインのターボを追走してみたが、十分ついて行くことができた。

高速での走行も軽自動車のものではない。法的な制限がなければ、100km/hの巡航もらくにこなせるだろう。追い越しに不安を感じることもなかったし、高速での直進性も良く、ハンドルに軽く手を添えるだけで安定していた。

ただし、サスペンションが柔らかなこともあって、高速走行中のレーンチェンジでは、多少の揺り戻しが感じられた。

●編集部実験データ

●回転数

(単位: rpm)

km/h	2速	3速	4速
アイドリング		950	
40	4500	3100	2100
60	—	4500	3000
80	—	—	4300

●騒音

(単位: ホン)

km/h	3速	4速
40	62	61
60	70	67
80	75	72

●ブレーキ

(単位: メートル)

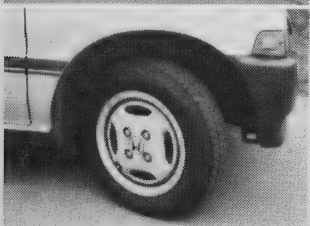
初速度 (km/h)	5	10	15	20	25	30
40	5.2					
60	9.6					



こうした道路では加速の良さが十分に発揮される。安定性もある。



サスペンションは柔かい。ロールは大きいがよく粘る。



タイヤは135SR12のステールラジアルが装着されていた。

●主要諸元

●寸法・重量

車名及び型式	トウタイJW-1
タイプ	G
全長	3195mm
全幅	1395mm
全高	1315mm
ホイールベース	2330mm
トレッド(前)	1225mm
トレッド(後)	1230mm
最低地上高	155mm
荷室長(2名乗車)	1050mm
荷室幅(リ)	1190mm
荷室高(リ)	790mm
車両重量(前輪)	340kg
車両重量(後輪)	210kg
車両重量(合計)	550kg
乗車定員	4名
最小回転半径	4.6(車体4.9m)

●動力伝達装置

フラット形式	乾式単板タイヤフルム
変速機形式	常時噛合式
変速機操作方式	フロアチェンジ式
変速比 1速	3.196
変速比 2速	2.235
変速比 3速	1.434
変速比 4速	1.031
変速比 5速	—
変速比 後退	3.909
最終減速比	4.937
ステアリング形式	ラック&ピニオン式
ステアリング外径	360mm
ステアリング最大回転数	3.8

●エンジン

型式	EH型
直列2気筒OHC	
燃焼室型式	ルーフ形
吸排気配置	クロスフロー
燃料噴射装置	可変ベンチュレーションキャブレター
内径×行程	72.0×67.0mm
総排気量	545cc
圧縮比	9.5
最高出力	31PS/5500rpm
最大トルク	4.4kg-m/4000rpm
登坂能力	—
燃料タンク容量	30ℓ
燃料ポンプ形式	電磁式
潤滑油容量	3.1ℓ
充電発電機出力	12V-40A
指定燃料	無鉛レギュラー
整備重量	61kg

●制動・懸架装置

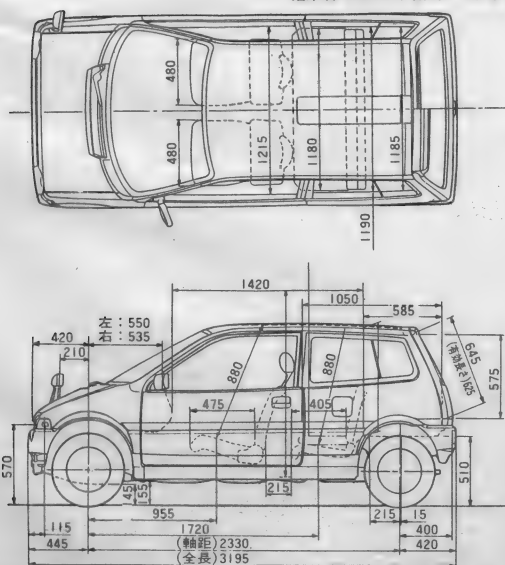
主ブレーキ形式(前)	ディスク
主ブレーキ形式(後)	リーディングトレーリング
制動倍力装置	—
サスペンション(前)	ストラット式
サスペンション(後)	車軸式
タイヤサイズ	145/70SR12
ホイールサイズ	4J×12

●価格

車両本体価格	67万円
店頭渡し現金価格	69万6700円
オプション価格	10万5100円
(リコン・コナーボール)	
自動車税	4000円
自動車取得税	1万8090円
自動車重量税	8800円
自賠責保険料	2万6600円
任意保険料*	4万8840円
検査費・車検料費用	1万5000円
納車費用	9000円
車両購入費用	102万2130円

※購入方法は現金下取車なし。

※任意保険は、対人1億円、対物200万円
搭乗者1000万円、割引なし、全年齢



トウタイに装着されているブレーキは前輪がディスク、後輪がリーディングトレリングである。タイヤは135SR12のスチールラジアル。倍力装置は用意されていない。

トウタイのブレーキは、2人車から乗り替えた場合など、ちよつと、とまどいを感じるかもしれない。こうしたクルマでは、ブレーキペダルを軽く踏んでいても、スツツという感じで止まってくれないが、トウタイでは、ブレーキペダルを踏んだ分だけしか止まってくれない。走行スピードや停止距離に合わせて、強く踏む必要があるからだ。

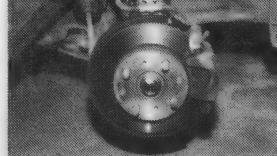
事実、普通車から乗り替えた直後、市

街地の渋滞でアセッたことがあった。前のクルマとの間隔を詰めようとして、軽くブレーキを踏んだところ、止まり方がふだんの感覚とは違つて甘かつたのだ。これさへのみこめれば、何ら不安のないブレーキだが、トウタイの走行性能、加速性能の良さを考えれば、倍力装置は装着してほしいところである。

一方、専用テストコースで行つた制動テストでは、ブレーキの踏力と制動力が比例するだけに、確実な効きを示した。ブレーキペダルを思いきり踏むパニックブレーキではデータも良く、停止時の姿勢の変化もなかった。



市街地などでは慣れが必要だったが、パニックブレーキは良く効く。



装着されていたブレーキは、前輪がディスクである。

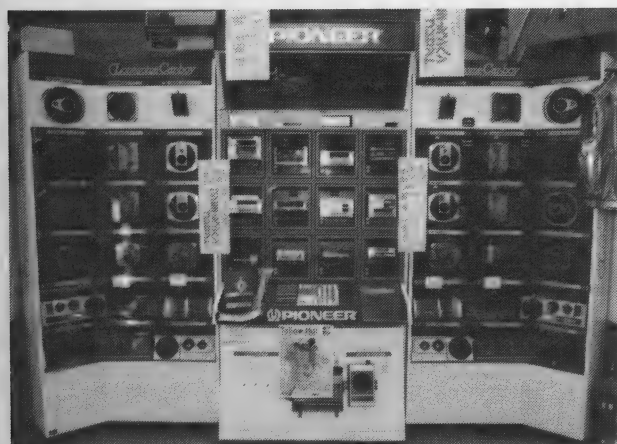
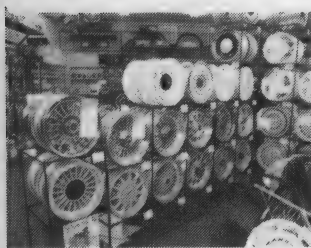


後輪はリーディングトレーリング。倍力装置はぜひ装着してほしい。



Grade Up

ほかにはない自分だけのクルマに
乗りたい、便利なカー用品を使いこ
なしてみたい、そんな希望はだれも
が抱いているはずだ。ここでは、ス
ポーツ派、ファミリー派、アウト
ドア派の3タイプのユーザーそれぞ
れにピッタリのカー用品を選んでみ
た。



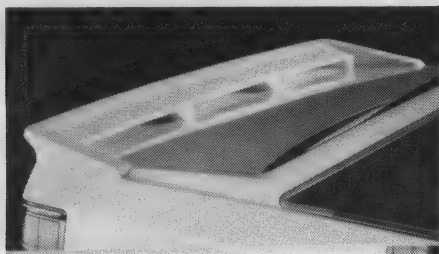
予算に合わせた タイプ別愛車の グレードアップ

●カーライフをアクティブにする

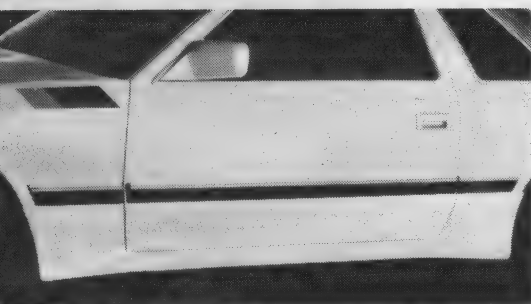
スポーティ派

エアロパーツとタイヤ これがキーポイントだ

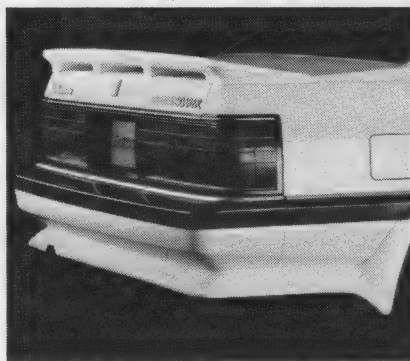
クルマのグレードアップとなれば、まずスポーティ派のユーザーがその筆頭にあげられる。外観をエアロチューンし、アルミと高性能ラジアルタイヤを履き、ステアリングホイールとシートをスポーツタイプのものに変更すれば、最高にゼイタクなグレードアップといえるだろう。パチッとキメていきたい。



① ①リアスポイラー
これだけを装着するクルマも目立つ。エアロチューンの第一歩といえるだろう。



③ ③サイドスポイラー
ボディサイドの空気の流れに配慮しなくては、本当のエアロチューンとはいえないのだ。



② ②リアアンダースポイラー
本気でエアロチューンをするなら、トータルでやらなくてはダメ。その仕上げとなる部分だ。

エアロパーツから内装まで徹底したグレードアップを

スポーティ派がクルマのグレードアップを考えるとしたら、まずエアロパーツの装着からだろう。カーシヨップなどでも今、一番人気のある商品となっているのも当然だ。

簡単なのは、リアスポイラーだけの装着だが、理想的なのはフロントスポイラーやサイドスカートなどまで合わせて装着することだ。そのほうが空力的にもいいからだ。ただいい加減なエアロパーツを付けたのでは、空力特性を悪くするだけでなく、危険でもある。

エアロパーツを装着するときは、信頼できる製品を選びたい。そうしたものなら、空力特性もすぐれ、デザイン的にもすぐれたものが多いからだ。

価格は車種にもよるが、リアスポイラーだけの汎用品で1万5000円くらいからあり、高級品のフルセットとなると、20万円くらいの予算が必要だ。

タイヤとアルミは重要ポイント

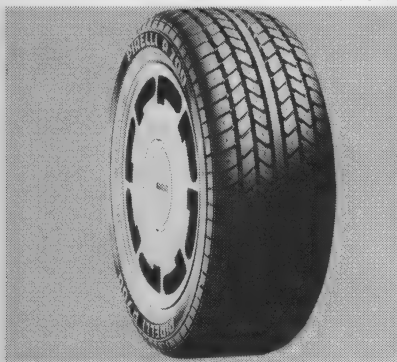
外装関係では、次にくるのがタイヤとアルミホイールだろう。タイヤではピレリが最も評価が高いが、価格的に高いこともあり、実際にはあまり売れていないようだ。カーシヨップなどでの人気が高く、よく売れているのは、ポテンザRE71Mや340イーガー、ルマンJ2などだ。グリップ性能重視のユーザーには、ポテンザRE71Mが圧倒的な人気で、価格重視のユーザーには、330イーガーやルマンJ2が人気だという。もちろんいずれも60タイヤが主流だ。



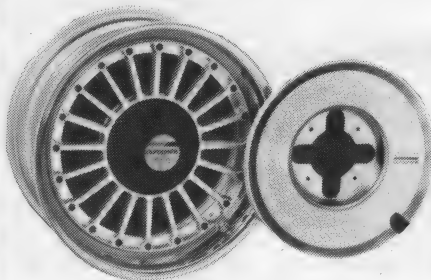
⑦■フロントスポイラー
エアロチューンというだけでなく、クルマのフロントビューをグッと引き締めてくれるのがフロントスポイラーだ。



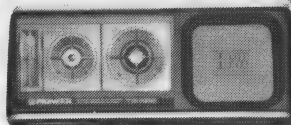
⑧■ステアリングホイール
ヨーロッパメーカーのステアリングは定評があるが、中でも人気上昇中なのがイタルボランテ。ウッドより本物の時代だ。



⑥■タイヤ
高性能タイヤといえばピレリ。そのP 700は最高の性能を持つ。ここまでキメてみたいところだ。



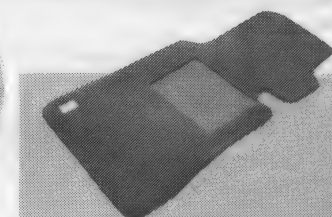
⑤■アルミホイール
フィンタイプのアルミにエアロディッシュタイプのプレートまで付けよう。これは気分に応じて着脱可能だ。



⑩■スピーカー
オーディオにはいろいろな好みもあるところだが、ライズアキシャル機能を持つパイオニアのTSX 66は人気商品だ。



⑨■バケットシート
本皮製のバケットシートまでやれば、最高のグレードアップといえる。この写真はケーニッヒ製のものだ。



④■フロアマット
思いっ切り豪華に、ウールのフロアマットなどはどうだろうか。毛足15mmのクムのマットが最高だ。

内装関係では、まずステアリングホイールだ。これはイタルボランテがモモを指定するユーザーが多い。本皮巻のもの、3万円台のものが主流だ。

シートをバケットタイプのものに変更すると、予算的にもかなりかかることになる。10万円くらいのもので30万円を超えるものまであるからだ。ここまでは相当本格的といえるだろう。

手軽なところとしては、シフトノブやシフトブーツ、ペダル類、ルームミラーなどの交換があげられる。

低予算で外装のグレードアップをするなら、ステッカーから始めればいい。タダで手に入るものもあるし、500円くらいで売っているものからある。またカッティングシートを使ってドレスアップするのもいい。1mあたり1000円以下からある。貼るのが少し難しいものの、完全に自分だけのクルマが作れるのがカッティングシートだ。

定価は1本3万円前後だが、市販価格は約3割引きの2万円くらいだ。

アルミホイールは、銘柄数が多過ぎてこれといった人気銘柄を特定できないのが実情だ。売れ筋となっているのは、エアロディッシュタイプのものでは白。これが一般的な傾向だ。ただ最近では、メッキのアルミホイールも人気になっていて、この場合はフィンタイプがよく売れるという。

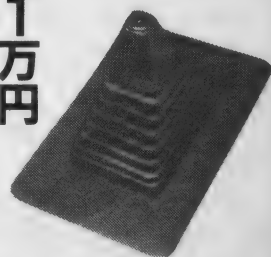
価格もいろいろだが、白のエアロディッシュタイプのもので3万円前後まで、メッキタイプのもので4万円台が中心だ。

わずかな予算でも個性化は可能

1万円以下 コース

愛車のグレードアップは、こんなわずかな予算でも可能。何もお金をかけるばかりが能ではない。ほんのチョットしたアイデアによっても、クルマの持つイメージは全く変わってくるから、いろいろな工夫をしてみよう。

シフトブーツにスポーツペダル。1万円以下だつてスポーツ心を満足できる



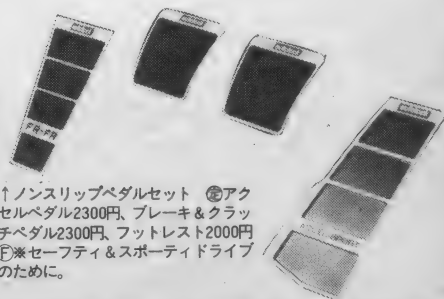
↑シフトブーツ ㉔ 2400円㉔※完全にひとつの流行になったシフトブーツ。コックピットのイメージが変わる。



←ターボサウンド ㉔ 980円㉔※マフラーに取り付けるだけで、排気音をスポーティなものに変わる。



↑スーパースピード・ワイパーブレード (レビン/トルネ用) ㉔ 1580円㉔※高速走行時にワイパーの浮き上がりを防ぐスピードタイプ。



↑ノンスリップペダルセット ㉔ アクセルペダル2300円、ブレーキ&クラッチペダル2300円、フットレスト2000円 ㉔※セーフティ&スポーティドライブのために。

←本皮ステアリングホイールカバー ㉔ 1880円㉔※手にしっとりとなじむ本皮製。



↑マフラーカッター ㉔ 1480円※排気音をスポーティなサウンドに変えてくれる。

↓ビューイング3600・ハロゲンバルブ ㉔ 3920円㉔※ランプの交換はできないが、バルブだけなら交換できる。



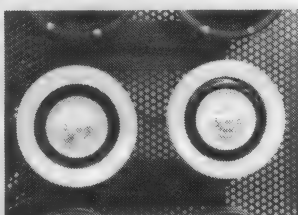
←ステッカー各種 ㉔ 250円から㉔※オートビスタの作ったグラデコタイプをマネたものが多く、グラデコが一般名詞になりつつある。



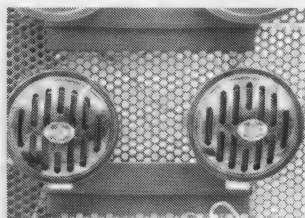
←シフトノブ (MT車用) ㉔ 2300円㉔※ヨーロッパアンフックタイプのシフトノブ。ほかにもいろいろな形状のものがあり、好みに合わせて選べる。アジャスタブルタイプもある。



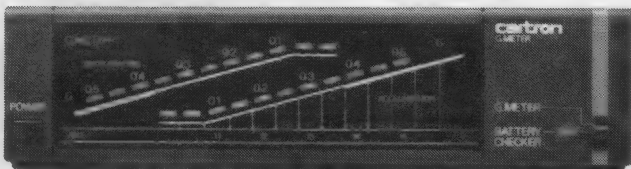
↑シフトノブ (AT車用) ㉔ 3400円㉔※指になじみやすいウイングタイプで、手にやさしい軟質塩ビ製。各色とも同価格。



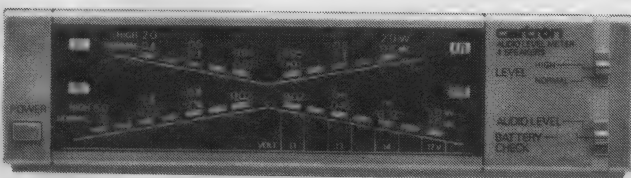
↑ボッシュ・ニューヨーロップホーン ㉔ 7800円㉔



←ボッシュ・シティホーン ㉔ 3480円㉔※ヨーロッパ調のサウンドを響かせる。

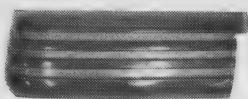


↑Gメーター ㉔ 8800円㉔※加速度をはかるGメーター。センサーを横方向に向けておけば、安全なコーナリングの助けになる。



↑オーディオレベルメーター ㉔ 9800円㉔※4スピーカー用のオーディオレベルメーター。3色のLEDでカラフルに表示する。

→オートルックのリアスモークレンズカバー(レビン用)
④1万2600円⑤※リアビューを引き締めるレンズカバー。
ほかにも各種用があり。9900円~1万8000円。



↑ピオラのファミリア用リアスポイラー
④1万4800円⑤※ウレタン製で耐候性も高い。



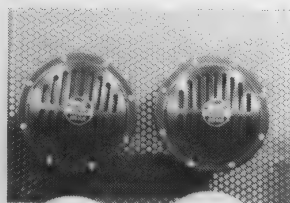
↑ピオラAE86型2ドア車用リアスポイラー
④1万4800円⑤※専用タイプでピッタリと装着



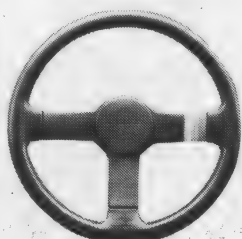
↑ポルクの汎用リアスポイラー ④2万4800円⑤※小型車クラス各車に取り付可能。



↑アツソのクレスト用リアスポイラー ④2万6000円⑤



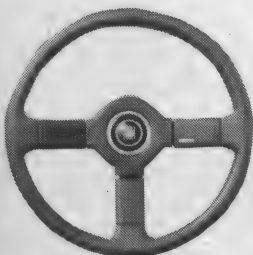
↑ポッシュ・スーパーホーン ④1万8000円⑤※響きが違うポッシュのホーン。



↑オートビスタ・タイプ1 ④3万6000円⑤※ジウジアーロデザインによる本皮差のステアリングホイール。



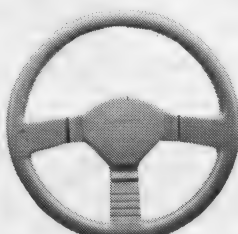
↑レビン用専用シートカバー ④1万3800円⑤※シートに合わせて作られた専用タイプだからピッタリフィットする。



↑ナルディ・ジウジアーロ ④4万8000円⑤※ジウジアーロがデザインしたナルディの本皮ステアリング。

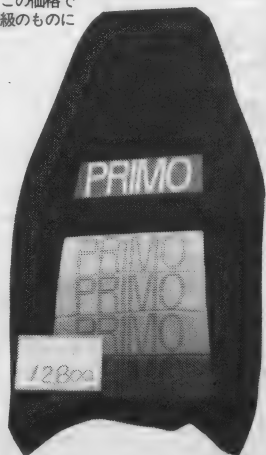


↑オートビスタ・タイプ3 ④4万8000円⑤



↑オートビスタ・タイプ2 ④4万2000円⑤

※プリモのシートカバー ④1万2800円※汎用品なら、この価格でも最高級のものになる。



↑シビEH4レクター ④1万2000円⑤補助灯はやはりシビエが動きの中心。別売の専用ステー④1400円を使って取り付ける。



↑イタルボランテ・フォーメル ④2万8500円⑤※今やモモを上回る人気のイタルボランテ。



↑イタルボランテ・コルサ ④2万9500円⑤※4本スポークタイプの人気も高い。



↑モモ・ジルビルニューブ ④1万8800円⑤※従来から最も定番が高いのがモモのステアリングだ。



↑スーパーセンサー ④2万8000円⑤日付や時計からタコメーター、ドライブコンピュータなどまで、12の表示材能を持つスグレモノ。



↑カラー液晶タコメーター ④1万6000円⑤定シャープで見やすい電極着色式のカラー液晶デジタルメーター。アナログメーターのクルマも雰囲気が変わってくる。

5万円以下
コース

5万円の予算があれば、クルマのグレードアップはグンと楽しくなってくる。リアスポイラーだけなら簡単に買えるし、輸入品のステアリングホイールなども買えるようになるからだ。一点豪華主義でいくのもいい。



10万円以下 コース

10万円の予算でならタイヤを考えたい。国産の高性能タイヤが4本買える予算になるからだ。またアルミは、軽自動車のものなら4本そろえられる。そのほか、シート、オーディオなど、対象はグンと広がる。

この価格帯ならやはりタイヤ
自分の走りに合ったタイヤを

↓340イーガー
(195/60R14) ①※1万
9600円※手頃な価格が人気の
タイヤ。



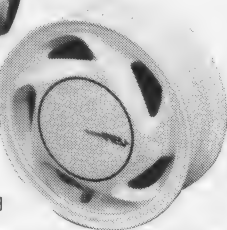
↑ルマンJ2 (195/60R
14) ①1万8800円②※割安
価格とグリップ力でお勧め。



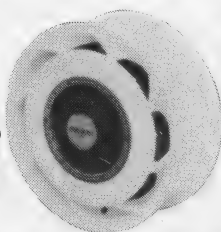
↑RE71M (195/60R14)
③2万2400円④※グリップ
力の高さと最も人気の高い
タイヤ。



↑ブラッツォ・バケットシート・タ
イプS ⑤8万5000円⑥※オートビ
スタのバケットシート。機能性の高い
シートだ。



→プレミアスポル
ト (12インチ) ⑦
1万7800円⑧※
軽自動車インテ
アアップ用のもの。最
近の売れ筋だ。



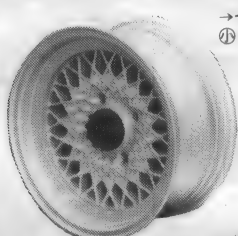
→オーディエーレブ ⑨2万4000円
※これも軽自動車用。

20万円以下 コース

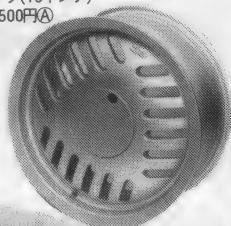
ホイールをアルミに替えると
クルマは華麗に変貌

20万円までの予算ということにな
ったら、ほとんど何でも買える予算
になる。特に注目したいのは、アル
ミの4本セットだ。これなら20万円
でおつりがくるから、余った分では
かにいろいろそろえることも可能だ。

→セントラ(15インチ)
⑩4万3500円⑪



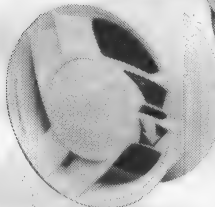
↑BBS (14インチ)
⑫3万8000円⑬※価格格
にはやや高めだが、最も定
評あるのがBBS。メッシ
ュタイプの本家本元だ。



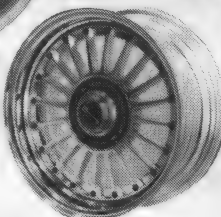
↓ワークEウ
ィングII・フルメ
ッキ(15インチ)
⑭4万1500円
⑮※最近人気上
昇中のメッキタ
イプ。



↑ホシノインパルC2
(14インチ)
⑯2万7200円⑰



↑アイスピード(15インチ)
⑱3万2400円⑲※ホワイ
トのエアロタイプのホイール
の人気の依然根強い。



←コルビュー・ダイヤ
ゴナルモントレー
⑥7万5000円
⑥※英国コルビュー
社のバケットシート。
アジャスタブルヘッ
ドレスト、リク
ライニング機
構付きた。



↑クムのウールカーラグ
⑥6万3000円~7万9000円⑦※100%英
国製ウールを使った超豪華カーマット。ト
コトン凝りたい人向きの逸品だ。

愛車のグレードアップ と車検・保安基準

スポーティ派が愛車をグレードアップ
しようとする、どうしても注意しなけ
ればならないのが車検だ。

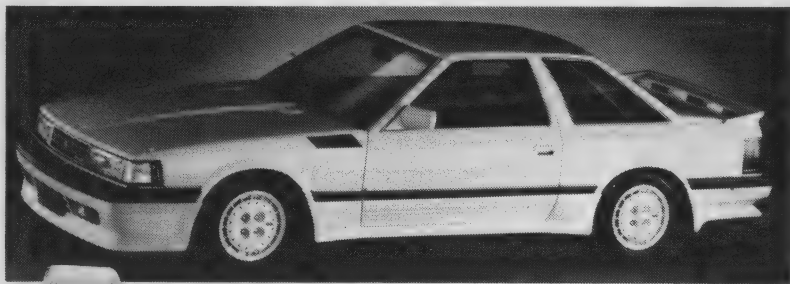
ドアミラー、扁平タイヤ、エアスポイ
ラーなどの装着が可能になるなど、保安
基準の改正によりユーザーの自由度は拡
大してきているが、まだまだ制約となる
要素は多い。

扁平タイヤも60タイヤまでしか認めら
れていないし、エアスポイラーにしても
車体から15cm以上はみ出さず、しつかり
と固定されたものでなくてはならないと
されている。

エアスポイラーは、両面テープでも、
しつかりと固定といえないことはないが、
できればビス止め方式のものにしたい。
トランクリッドに穴をあけ、防錆加工を
するのは手間のかかることだが、盗難防
止という意味からもビス止め方式をお勧
めしたい。

ステアリングホイールでは、その径が
問題になる。必ずしも何cm以上ならい
とか悪いとかいう基準があるわけではな
いのだが、純正装着されているものより
径の小さいものは、車検にパスしないと
思ったほうがいい。それにあまり小さ過ぎ
るものは、かえって運転をしにくくす
るだけである。

ランプ関係では、明るさが問題になる。
補助灯も含めて1万5000カンデラ以
下でないとい車検にパスしない。といつて
も車検場以外には、それを測定する方法
がないので、どう判断するかは難しいが、
具体的な車種について、カーショップの



↑オートビスタのソアラ用エアロパーツセット ⑤フロントスポイラー 6万5000円、サイドスポイラー 11万円、リアスポイラー 4万円、リアアンダースポイラー（サイドに含む）のセット。



→FFブルーバード用フルキット ⑥17万8000円 ⑦※フロントスポイラー、フロントグリル、サイドステップ、リアアンダーバルジのセット。リアウィングは別売で⑧6万円。

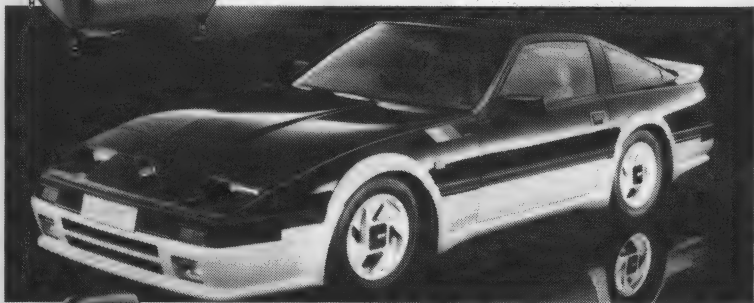
←ケーニッヒ・レザーシート ⑨25万円 ⑩※西独の名チューナーであるケーニッヒの手作りシート。本皮製でピッタリと体にフィットする。



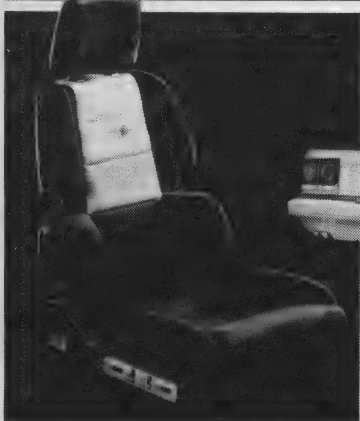
ツのフルチューン

20万円以上
コース

エアロパーツのフルセットは、たいていのものが20万円以上になる。本格的なエアロチューンをしようと思ったら、やはりこれだけの予算を用意しなくてはならない。ほかにシートの高級品などもこの予算となる。



↑オートビスタのフェアレディZ用エアロパーツセット ⑪合計で28万5000円 ⑫

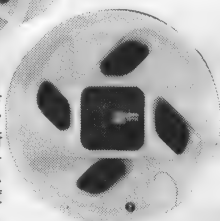


↑RSオリン・スカイライン用エアロパーツキット ⑬18万5000円 ⑭※フロントカウル、サイドステップ、リアカウルのキット。（ほかにリアスポイラーが別売で⑮3万6000円。

←ブラットフォ・バケットシート・タイプZ ⑯38万円 ⑰



←ブフマン(14インチ) ⑱3万600円 ⑲※FF車として人気が高い。



→オートビスタDRY (14インチ) ⑳3万1000円 ㉑※2ピースアルミホイールとして新しく開発したセンターコンポジットシステムを採用。軽量化と強度アップを図っている。



↑KENWOOD 4スピーカーシステム、35W+35Wのアンプにグライコも付いて、㉒17万9600円。

●オートバック 新小岩店

日本最大のカー用品店チェーンがオートバックス。その新小岩店は、関東地区の主力である。品揃えの豊富さやサービスの充実度は、教あるカーショップの中でも群を抜いた存在だ。

・葛飾区東新小岩2-13-16
03-6951-2011



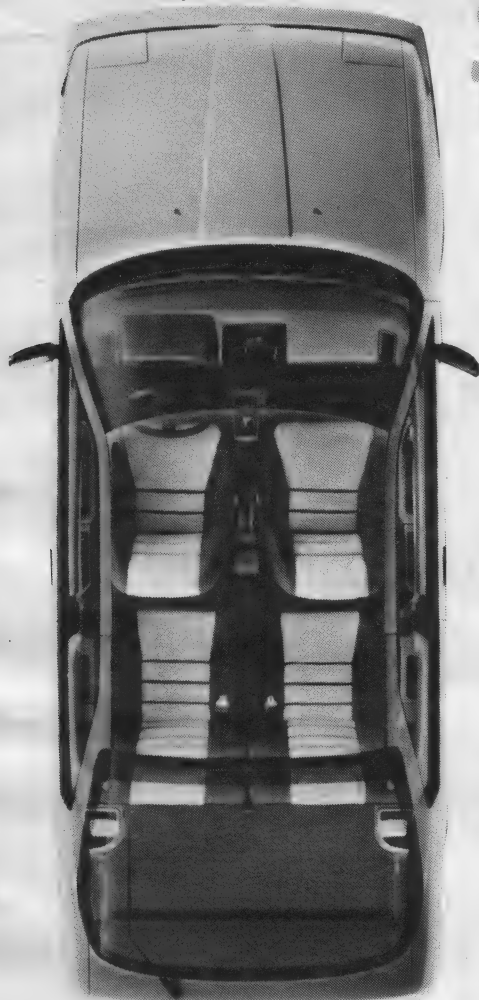
人と相談するといえよう。いずれにしても、競技専用タイプのハロゲンバルブなどは、明るすぎて車検にパスしないことは確かだ。クルマのグレードアップは、どのようなものについても、まず安全性を確保することが第一の条件といえる。車検にパスするかどうか以前に、自分自身や他車の安全に問題がないものであることが大切なのはいうまでもないだろう。車検に合致するかどうかは、同じ用品であっても取り付ける車種によって変わってくる。最終的には陸運支局の担当官が判断することになるので、疑問がある場合には陸運支局に相談してみるのが一番いい。

安くて便利なものを数多く選ぶのがファミリー派のコツだ

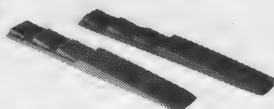
ファミリー派ユーザーが愛車のグレードアップをするにはそれほど大きな予算はいらない。フルコンポをそろえたいとかというならともかく、それほど大金のかかる要素がないからだ。オーディオを除けば、高くても2万円くらいで大抵のものはそろえられる。むしろ、本当に必要な小物を、どう選ぶかがポイントだ。



■シートカバー ファミリー派のグレードアップの最大のポイントがこれ。専用タイプかオーダーメイドがいい。



■ルームミラー 視界の広い防眩式ミラーに変えれば、安全性はそれだけ高まる



■オーナメント
①1500円②※フェンダーマーカーとして、ドアミラー車の先端部確認に便利。



■カップルサーモ
②2000円※温度計と温度計がコンパクトにドッキング。



■ドリンクホルダー 最も安く手に入れられる小物だが、これがあると意外に便利なのだ。



■チャイルドシート いま話題性の高さでは一番人気。カーショップへの問い合わせも多い商品だ。

便利小物をいろいろそろえて豊かなカーライフを楽しもう

ファミリー派がクルマのグレードアップを考えたとき、内装関係が中心になるだろう。スポーティ派と違って、クルマの実用性を重視したら、外装関係のものは、ごくわずかにとどめられてしまうからだ。

内装では、まずシートカバーがある。最近では車種ごとにいろいろな形状のシートが採用されているため、汎用品ではなかなか合わせていくなくなっている。そこで各車種ごとの専用タイプのものか、あるいはオーダーメイドで作ってもらうかということになる。

シートカバーはアクリル製が主流。シートカバーの素材にはさまざまなものがあるが、よく売られているのはアクリル製などのオールシーズンタイプのものだ。汚れに強く、洗濯もしやすい上、価格もとても安いため、好感されているのだろう。

専用タイプでは1万2000円～1万5000円くらいが中心で、オーダーメイドは、素材と車種により1万7000円～5万2000円くらいまでさまざまだ。オーダーメイドの場合には、2万円台のものがよく売れているようだ。

フロアマットも重要な用品だろう。これもゴム製の安いものから、サイザル麻の高級品までいろいろある。お勧めはやはりサイザル麻のものだ。価格は高いが、それなりの品質であるからだ。摩擦に強く、静電気も起きないのが、サイザル麻の特徴だ。価格は2万円台からある。クッション類もファミリー派にはなく

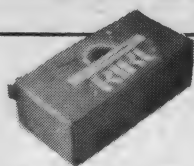
1000円台の小物が売れ行き一番。便利品が盛り沢山だ

2000円以下 コース

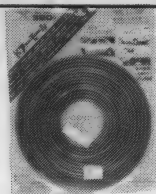
何もファミリー派のためのもに限ったわけではないが、小物類などは2000円以下で手に入るものはいくらでもある。カー用品では1000円台の商品の売れ行きが良かった、品ぞろえが充実しているのだ。



↑ドリンクホルダー ⑧800円⑨キャラクターのドリンクホルダー。太缶にも対応可能。



↑KIKI・ティッシュペーパーカバー ⑥1700円⑦マジックテープで固定するタイプなので、走行中にもズレない。



↑ドアモール ④1240円⑤※傷付きやすいドアエッジをガードする。



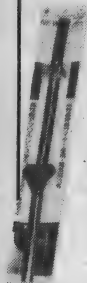
↑スブラッシャー ④1840円⑤※泥や小石のハネ上げをおさえ、ボディを守る。



↑シートベルトクリップ ⑥1000円⑦※シートベルト着用時の圧迫感をなくし、緊急時には自動的に外れるしけになっている。

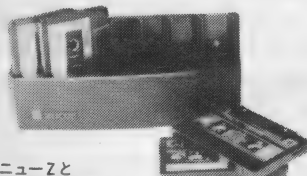


↑サングラスクリップ ⑥1200円⑦※サンバイザーにはさんで、サングラスを収納する便利もの。



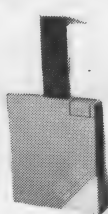
↑静電気防止アース・ニューZとセーフメイト(右) ④980円、⑤1600円⑥※左は地面に放電するゴム製のもの。右は空中に放電するタイプだ。

↑コインポケット ⑥1200円⑦※ユニークな回転式。マグネットタイプなので、外して持ち歩ける。

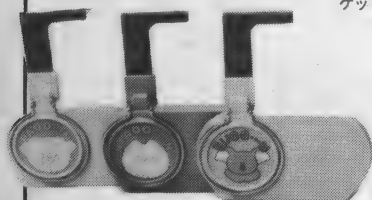


↑テープポケット ⑥1200円⑦※カセットテープ6本を収納するポケット。

↑アースベルト ④1440円⑤※ボディに取り付きやすい静電気を地面に逃がす。



↑カーバケット ⑥1500円⑦※気軽に使える小物入れ。缶コーヒーマー4本入の大きさだ。



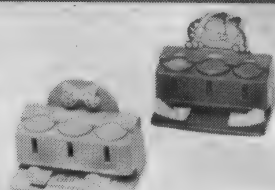
↑キャラクター・スナックトレイ⑧900円⑨※ドリンクだけでなくチョットした小物やスナックものせておける。



↑サンクションBミラー ⑥1400円⑦※助手席用のブルーワイドミラー。



↑ダストボックス ⑥1800円⑦※オモリが付いていて置くだけで固定OK。フタ付きの便利なゴミ箱だ。



■コインホルダー クルマに初めから付いていけばいいが、そうでないクルマには、必需品ともいえる。



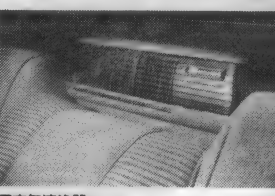
■フロアマット 簡単に洗える合成繊維のものが良く売れているが、中でもキャラクターものには人気が集まっている。



■クッション 窮屈な車内にいるときは、少しでもくつろげるようにしたいもの。あとと便利だ。



■ビロブーツ ⑥1600円⑦※シングルタイプのほか、ダブルタイプもある。



■空気清浄器 これも最近注目度の高い商品。エアコンと組み合わせて、快適なドライブをしたい。

本当に便利な小物類を探そう

このほか、小物類となると数限りなくいろいろなものがある。ざっとあげただけでも、ドリンクホルダー、コインホルダー、マップランプ、ドアポケット、フアンシーボックス、サーモメーター、ルームミラー、カードホルダー、などなどだ。一体どれが本当に必要なものかわからなくなるほど商品の種類は多いから、よく考えて選ぶことが必要だ。

最近では、チャイルドシートやシートベルトクリップ、テレスコピックステアリングボスなども注目されるところだろう。

ファミリー派が外装でグレードアップを考えるとすれば、各種のガードモール類、フエンダーマーカーなどが主となる。いずれにしても外装関係では大幅なグレードアップは考えにくいといえそうだ。

また、ファミリー派に限ったものではないが、今の季節には、スキーラックやタイヤチェーンなどが関心のある持たれている用品だ。

季節に合わせたドライブ用品を選ぶのも、ファミリー派のグレードアップのコツといえそうだ。

4000円以下 コース

4000円までの予算があれば、小物類はたいていのものが買えてしまう。むしろ小物を2つか3つくらい組み合わせて買うための予算といえるかも知れない。ファミリィ派には、それほど余裕のある予算になるのだ。

ミラーは270mmの平面鏡が240mmの曲面鏡がベスト

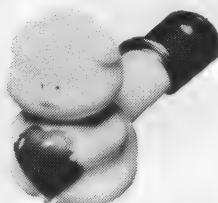


アガーフィールド&リボン・ワイドルームミラー ②2100円③※キヤラクター採用のルームミラー。

↓ねずみ御用 ①3840円②※ドアに手を触れるとブザーが鳴る盗難防止装置。



↑サイドモールド ①3480円②※ボディサイドに他車のドアなどが当たるのを防ぐ。



↑ぶたさんライター ②2250円③※ヒーターが赤熱するまでの間、ぶたさんがほのぼのと光る。



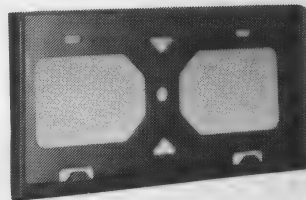
↑ライター付きハイトレイ ②3500円③※灰皿にシガーライターの付いたアイデア商品。



↑ジャンボクッション ①3480円②※ゆったりくつろげる大きなクッション。



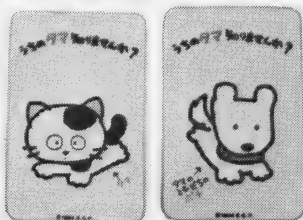
↑ツインサーモ ②3200円③※車内、車外の温度がひと目で分かるので、エアコンやヒーターの調節に便利。



↑ライセンスプレートフレーム ②2200円③※ナンバープレートを小粋にキメるファッションブルなフレーム。

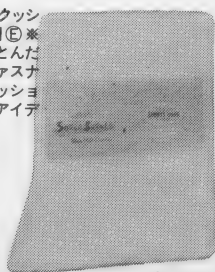


↑ファッションプロテクター ②4800円③※半硬質塩ビ製で、小石などからボディを守るとともに、サイドビューを精悍にする。



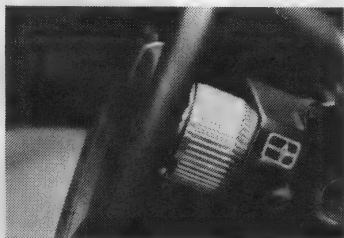
↑フロアマット ②7000円③※いまバウケのタマ、ポチシリーズ。ナイロン100%でそうじ、水洗いが簡単。

→KIKI・2ウェイクッション ②5800円③※広げると掛けぶとんだが、ただでファスナーをかけるというアイデアもの。



↑フォートレス・スキーキャリア ②9000円③※取り付けも簡単なフックタイプ。タテ置き式でレーフを傷めない。

←テレスコピックステアリングポス ②5000円③※ノーマルのステアリングも、前後36mmの調節が可能になる。

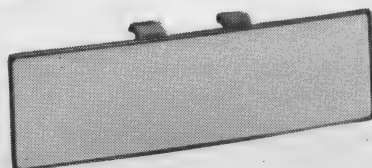


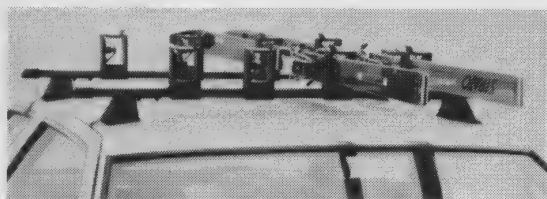
スキーキャリアは自分のクルマに付くかどうかを要確認

1万円以下 コース

1万円にまで予算の枠を広げれば、いろいろな面白いものが手に入るようになる。季節商品のスキーラックにしても、1万円以下のものは多いし、フロアマットなども多くはこの予算内だ。

←オプティクス・ルームミラー ②4500～5500円③※まぶしさをカットする新しいタイプの防眩ミラー。

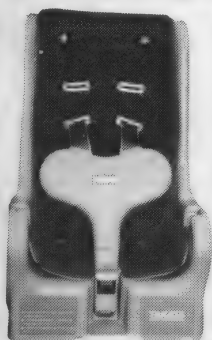




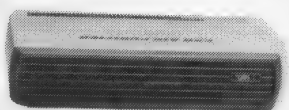
↑スキーキャリアUV434 ①1万2000円②※タテ積みホルダーを標準装備したユニバーサルタイプ。



↑スキーキャリアDV411M ①1万2000円②※ミドルーフ専用のキャリア。カリブなどにジャストフィット。



↑タカタ・ガーディアン ①1万4500円②※いま注目を注めているチャイルドシート。本誌テストでも好結果の出た製品だ。



↑日立・空気清浄器 ①1万9000円※本誌のテストでも、清浄能力が高いことが証明された機種。喫煙者の乗る車内には、是非必要なものだ。

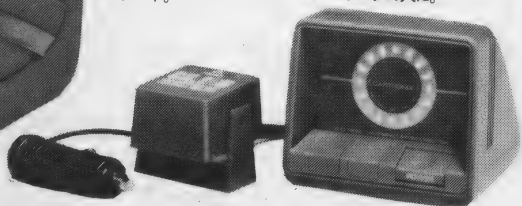


↑アルパイン7155J ①7万4800円※いまオーディオは1ボディタイプが主流になっている。その中でも今年注目の1台はこれだ。

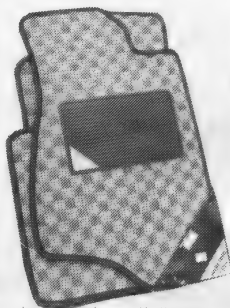


←ビッグウッド・ベビーシート ①1万4000円②※JIS規格に合わせて作られた子供用シート。

↓カートロン電子コンパス ①1万6000円②※センサー独立電子式のコンパスだから正確で狂いが無い。方向オンチの人には。



↑ブルーバードSSS系専用シートカバー ①1万2800円②専用シートカバーのない車種は、オーダーメイドになる。



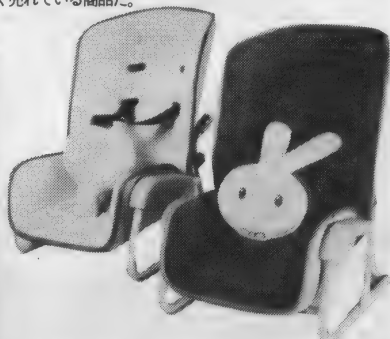
↑カロのフロアマット ①2万3800円②※サイザル麻製の最高級品。これはカラー用。



↑サイザル麻フロアマット ①1万6940円②



↑サイルチェーン ①1万4400円～1万7100円②※冬に入って最も良く売れている商品だ。



↑マイティマミー ①2万4800円②※シートベルトに装着し、4段階のリクライニングも可能なチャイルドシート。



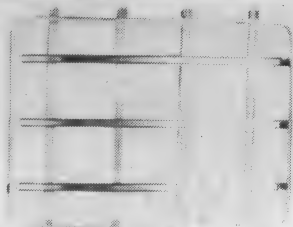
●イエローハット
東久留米店
東北地区から九州地区まで、全国にチ
エーン展開をするカー用品ショップチ
エーン。真面目にモータースポーツに取り
組む人に対する協力はするが、違法改造
などには応じないという姿勢を貫いてい
る。
・東久留米市前沢2-10-11 ①042
4-7517311

アウトドア派

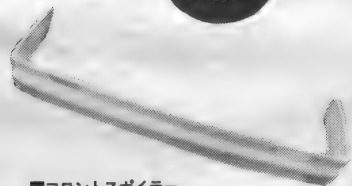
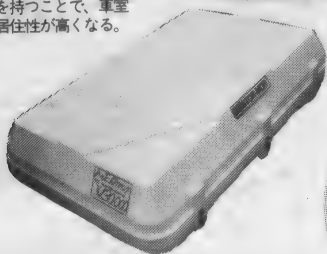
まずはターゲットを絞ってから グレードアップを始めよう!!

アウトドア派ユーザーのクルマのグレードアップは、その目的を考えて、クルマづくりをすることも大切である。海岸へ釣りに行くのと、山でキャンプをするのでは、必要なものもかなり違ってくるからだ。本当に必要なものをじっくり選んで、使いやすいレクリエーションナルビークルに仕上げたい。

■ルーフキャリア
ラック、キャリア類なしには、アウトドア派のレクリエーションナルビークルは考えられない。



■ルーフトランク
屋根の上に荷物スペースを持つことで、車室の居住性が高くなる。



■フロントスポイラー
RVでも外観はバッチリとキメたい。精悍なフロントビューを作るのがスポイラーだ。

■サイドテント
テントはアウトドアの必需品。クルマと一体になるタイプのものが使いやすさでは一番だ。



カーライフを広げてくれる
楽しい用品がいっぱいだ!

1BOXカーなどのレクリエーションナルビークルを使って、アウトドアライフを楽しむタイプのユーザーになると、直接クルマに関係する用品だけに絞っていても、そのターゲットは大きく広がってくる。

ただ、1BOXカーをバニング(1BOXバン)の荷室を応接間のように改造すること風に仕上げるのか、それとも徹底してキャンピングカーにまで仕上げ、車検を通して8ナンバーを取るのかによっても、必要とする用品には違いが出てくるが、アウトドアライフを楽しむための基本的な用品にそれはどの差はない。

ここではそのどちらも満足させるような用品をリストアップしてみた。いずれにしても、室内を大きく改造するような場合には、そのベース車はあくまでもバンになる。ミッションやエンジンの選択でごく稀にワゴンベースとすることもあがるが、改造の邪魔になる高価なシートなどが付いたワゴンでは、その分がムダになってしまうからだ。

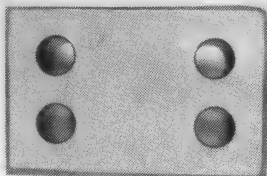
荷物の積載能力アップが重要

アウトドア派にとっては、居住性と荷物の積載能力とのバランスが大きなポイントとなる。多人数乗車して荷物もタツパリというのは、そう簡単に望めることではない。キャリアやラックなどを使って、屋根の上にも荷物スペースを確保することが大切だ。

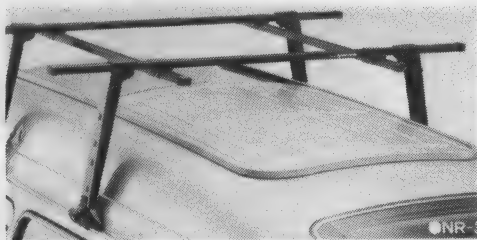
またここでは紹介しなかったが、内張りの素材にも工夫してみた。それによってRVのイメージは全く変わったものになってくる。器用な人なら、室内をす



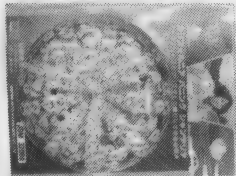
↑ポルタ・テーブルの脚 ①1万500円⑤



↑ミニテーブル(デコラ) ①1万4000円⑤※飲み物が倒れないよう丸い穴が空いている。



↑ハイルーフ用キャリア ⑤2万2000円⑥※最近の1BOXカーは大半がハイルーフ車。キャリアのほうもそれに合わせたものでないと。



↑シャンデリア ①2万800円⑥※ゴージャスな雰囲気を出すシャンデリア。



↑ウォータポンプ ①3万円⑤※給水用に不可欠な電動ポンプ。



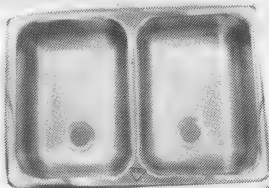
↑ポルタポット ①4万3000円⑤※存知、携帯用トイレの決定版



↑排水用ホース ①980円⑤※キッチンユニットと組み合わせで使う。



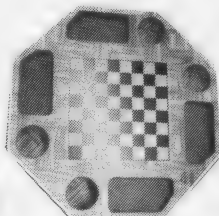
←ポルタポット専用ペーパー①2200円⑤※後の処理のためにも専用ペーパーを。



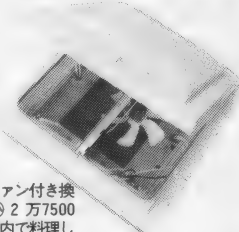
↑キッチンユニット角型2槽 ①3万円⑤※本格的な料理するには2槽式が理想。



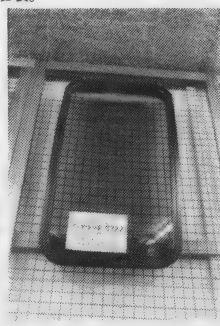
↑セルブースターM40 ⑤2万4000円⑤※タイマーが付いて充電の手間も大幅に節約化。



↑八角デュアルゲームテーブル ①2万5800円⑤スペース効率の面からも八角形タイプは使い勝手がいい。



↑電動ファン付き換気扇 ①2万7500円⑤※室内で料理しない場合にも、換気扇は絶対必要。

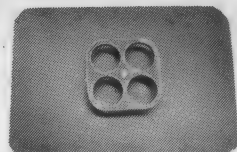


↑ベイウインドー ①4万4500円⑤※窓埋め後は、こうした窓を付けたら、バニング気分が最高。

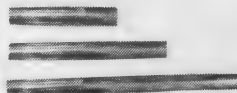
↑ポルタポット用消臭剤 ①2200円⑤

5万円以下 コース

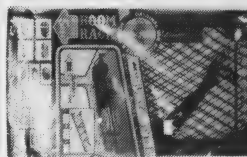
クルマに関係するアウトドアの用品も、5万円までの予算があれば、かなり充実させることが可能だ。ただ、アウトドア用品を一式そろえようとすると、もつ少し多くの予算が必要になってくる。



↑カスタムテーブル ①1万4800円⑤



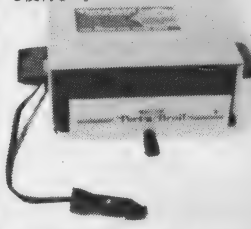
↑テーブル用の脚 ①各2000円⑤※1BOXカーに設置するテーブルの脚は2本足が普通。



↑ルームラック ①6580円⑤※室内の収納スペースを効率的にアップする。

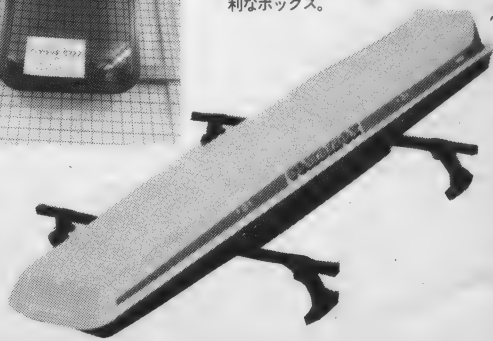


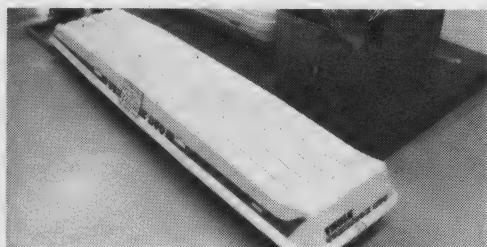
↑トラベルトースター ①1万3000円⑤※シガーライターを電源に使える便利もの。



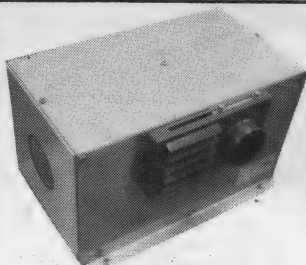
↑携帯用ブロイラー ①1万1500円⑤※シガーライターソケットへの接続で、走行中のクッキングも可能。

↓コンビボックス ⑤3万9800円⑤※釣り竿など長尺物の収納に便利なボックス。





↑万能キャリアボックス ④6万
6300円⑤※スタイリッシュなタイ
プのルーフボックスだ。

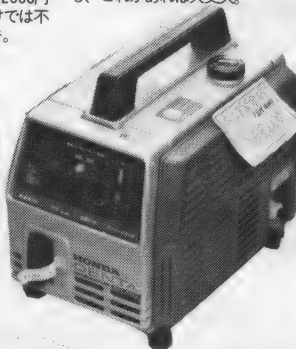


↑タチヒキキャンプヒーター ④
6万6000円⑤※冷え込む山の夜に
も、これがあれば大丈夫。

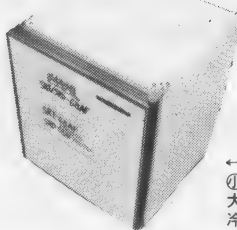
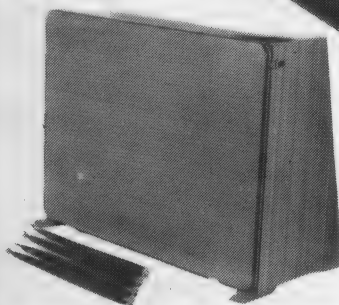
↓4インチキャン
パーキャビネット
④8万7000円⑤
※流し台、コンロ
台、テーブル、食
器などの収納箱。
4つの機能がひと
つに納まり、改造
まではたくない
キャンパー向き。



↓12V用冷蔵庫 ④7万2600円
⑤※クーラーボックスだけでは不
安な夏の食品保存も完ペキ。



↑ホンダ・発電機E M
400 ④6万9000円⑤
※電気はアウトドアア
イフの生命線となる
のだ。



←12V用エンゲル冷蔵庫
④8万7500円⑤※容量も
大きな実用タイプのカー
冷蔵庫。



↑レバン。ピスタペイウィンドー ④7万2700円
※小窓付きの便利なウィンドー。

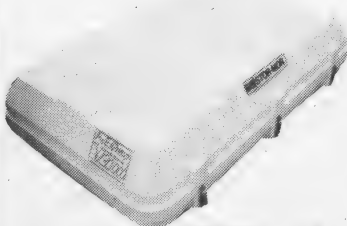
10万円以上 コース

本格派キャンパーを気取るな
ら最低これだけの予算が必要

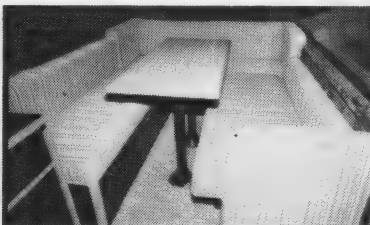
このコースには、バニングカーから
本格的なキャンピングカーへと移行す
るクラスのユーザーの用品が多い。そ
れだけに本格派にふさわしいものや、
ビギナーに十分なセットをそろえるこ
とも可能になる。



↑サイドテント ④12万6000円～15万5000円⑤※アウト
ドアに出かけたら、ぜひテントで生活したい。



↑ルーフトランク ④13万円⑤※サイズもタ
ップリで、いろいろなもの収納できる。



Do it Yourselfの気概があれば
十分キャンパーは造れるゾ!

10万円以上 コース

単なるバニングではなく、8ナンバ
ーを取って本格的なキャンピングカー
に改造してしまおうとなれば、予算は
かなり多く必要だ。だが、材料だけを
買ってきて、自分で手作りにすれば、
安く仕上げることも可能だ。

↑ベッドセット ④24万5000円⑤※コットン
までキャンピングカーにするなら、ベッドセ
ットが必要になる。

←ラックセット ④13万5000円⑤※クルマの
中にキッチンを作るための高級セット。

◆問い合わせ先一覧

- | | |
|-----------------|---------------|
| (A) オートボックス新小岩店 | ☎03-695-2011 |
| (B) イエローハット東留米店 | ☎0425-75-7311 |
| (C) オートピスタ | ☎03-274-5761 |
| (D) カーメイト | ☎03-268-1421 |
| (E) ナポレオン・田中製作所 | ☎03-601-2311 |
| (F) オートルック | ☎03-446-8911 |
| (G) F E T 極東 | ☎03-484-3126 |
| (H) F C C | ☎0424-71-2111 |
| (I) R S オリン | ☎03-320-5066 |

※⑤とあるのは定価またはメーカー希望小売
価格、④とあるのは参考価格、⑥とあるのは小売
店での店頭価格。※価格はすべて本体価格で取
付工賃などは含まれない。

カーライフをより楽しく!

もっと個性を!

メーカーの作ってくれたクルマに、ただそのまま乗っているだけでは面白くない。大量生産されるクルマだからこそ、それを自分の好みに合わせてドレスアップし、ほかにはない自分だけのクルマに仕上げて乗りたいという気持ちは、だれにもあるはずだ。

そんな気持ちを満足させるために、クルマのドレスアップやチューニングナップをする。あるいは使って便利な小物類で車内をにぎやかに仕立てるのだ。

現在のエアロパーツの大流行は、その端的な表われともいえるだろう。かつては、エンジンや足回りなどのメカニズム系を違法改造するチューニング

が流行したりもした。もとよりオートリートでは、保安基準に適合しないような違法改造を勧めたりするものではない。しかし、勧めるまでもなくそうしたチューニングは、今ではすっかり下火になっている。

ユーザー自身の志向が変化したこともあるが、クルマの性能が大きく向上したことが大きな理由といえるだろう。メーカーの作るクルマそのものが高性能化し、ひところのチューニングカーが目標とした200psなどは、市販車が軽く超えてしまう時代なのだから、チューニングの意味が薄れてしまうのも当然といえるかも知れない。

いずれにせよ、クルマのグレードアップも、チューニングナップからドレスアップへと変わりつつある時代である。もちろんそのドレスアップも、センスの良さが強調される時代といえる。

ただバカデカイだけのスポイラーなどではなく、さりげなくカッコイイといったイメージのエアロパーツが好評を博している。センスの良さが現在のドレスアップの大きなポイントなのだ。

アルミホイールも、従来のスポーティ性を強調したことから、空力特性を配慮したものに人気が移っている。

スポイラーなどのエアロパーツにしても、エアロデザインタイプのホイールにしてもそうなのだが、空力特性の追求は本当は大して問題ではない。むしろスタイリングの良さが問題である。エアロパーツなどは、本当に空力を考えたら、むしろスタイルの悪いものを作らなければ

ならなくなる。空力特性よりはスタイル重視なのだ。

楽しくなるカーライフ

エアロチューンをするスポーティ派ばかりが、個性的ドライバーというわけではない。むしろもっと簡単にクルマのイメージを変えることは可能である。小さな気のきいたアクセサリーひとつでも、そのクルマの持つイメージはずい分と違ってくる。

クルマのグレードアップは、そうしたところから始められていいだろう。何も大金をかけなければグレードアップができないというものではないからだ。少ない

ドレスアップも転機に

しかし、クルマのグレードアップも、転機を迎え始めていることは事実である。今回はあえてメーカー純正品を外して紹介したが、メーカー純正品のウエイトが高くなっているためだ。

たとえば、かつてはチューニングナップのひとつのポイントであったヘッドランプも、今は異形ヘッドランプのクルマが大半となったため、バルブの交換までしなくてはならないようになっている。

エアロパーツなどにしても、メーカー純正でクルマにピッタリとフィットするものも出るようになり、専用品ならともかく、汎用品ではたちうちできなくなりつつある。

ユーザーの個性を端的に表現するポイントとなる。

予算があっても、工夫をするところから、グレードアップは始まる。アウトドア派になると、クルマのグレードアップといっても、ニアンスはやや変わったものになるだろうが、それはそれで、またひとつの大きな個性の表現といえるだろう。

クルマを、より個性的に乗りこなしたいというユーザーの欲求は、いろいろな形で表われている。そうすることで、カーライフは、大きく広がるのだ。

その意味で、今後はメーカー純正のドレスアップパーツなどにも、注目していく必要があるだろう。



ここまできた、メーカー純正エアロチューン(日産オースター1800Rtt.ユーロフォルム)

INTERVIEW

キヤノン・ウィリアムズ・ホンダの新メンバー ネルソン・ピケ選手来日&テスト

昨シーズン、デトロイトGP（ロズベルグ）、ヨーロッパGP（マンセル）、南アフリカGP（マンセル）、オーストラリアGP（ロズベルグ）と4勝をマークしたキヤノン・ウィリアムズ・ホンダチーム。2人のドライバーは、ロズベルグ3位、マンセル6位のF-1シリーズランキングを得、コンストラクターとしては、ロータス、ルノーと並んで3位に位置したのである。

そのウィリアムズチームは、'86年シーズン、ロズベルグが抜け、これに代わり、ブラバムチームに在籍していたネルソン・ピケ選手が加入することになった。12月2・3日、新チーム編成発表と共にピケ選手による鈴鹿サーキットにおいてのテストが公開され、本誌は、このチャンスをに2度ウールドチャンピオンの座に就いたピケ選手にちよつと話を聞いてみた。Autorange（以下A）今回が

初来日ということですが、日本のレース事情などは知っていましたか。

Nelson Piquet（以下NP）
いいえ、実は、全く知らなかったのです。私の母国には、多くの日本人が居ますが日本のレースのことはちよつと……。F1のこと以外、他の国のことはわかりません（笑）。

A「7年間在籍していたブラバムからウィリアムズチームに移った最大の理由は何かですか。」

NP 昨年、一昨年とブラバムチームのBMWエンジンは、調子が今一歩だった。その頃、ホンダエンジンがめきめき力をつけていたのを見ていたんです。ちよつとチームオーナーのフランク・ウィリアムズ氏からも誘いを受けていたのでチャンスと思ひ移籍したわけです。

A「それでは、そのお目当てのホンダエンジンをドライブした印象は、いかがですか。」

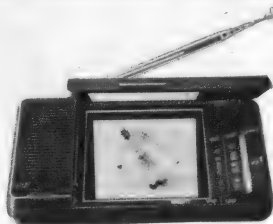
NP BMWの4気筒に比べホンダの6気筒は扱いやすい。トップパワーは、BMWの方がちよつと上かもしれないが、総合的には、ホンダの方が上にランクされるでしょう。来シーズンはかなりいい

ると思います。

3日のテストのその夜イギリスへ出発とあわただしいスケジュールのピケ選手。'86年シーズンの彼、そしてキヤノン・ウィリアムズ・ホンダチームの活躍を期待したい。

初コースで、レコードの1分45秒87を出したウィリアムズFW10





ウォークマン感覚で持ち歩く!? 小型液晶テレビのブームに 火がついた。

昨年あたりから車載用のTVをオーディオショップの店頭によく見かけるようになったが、御利用筋のほとんどがタクシー関係のようだ。だいたい、あの手のTVは、やたら大きなボディで、けっしてファッショナブルなメカではない。ならば紹介するのは、シチズンの液晶ポケットテレビ「コンパクト06TA」だ。重さ2000グラムの小型ボディにしてロッドアンテナ付き、スピーカー内蔵と機

能も充実。画像は2.5インチのモノクロタイプだが、アルカリ乾電池使用で12時間のロングウォッチングは世界最長のスペックだ。受信感度も良く、車内でも十分に楽しめる高性能だ。テレビはパーソナルユースの時代といわれて久しいが、これならヘッドホンステレオ並みの使いこなしもでき、ダッシュボードにさりげなく置いてもいいだろう。価格は2万2000円。ボディカラーは、赤、黒、白の3色が揃っている。

野球選手になって外車を もらおう

西ドイツのメルセデスベンツ190Eや、アウディ200ターボといえば、4ドアサルーンの中でも性能、格式ともに世界のトップクラスのクルマ。日本でも人気車になっている。

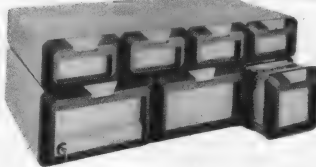
この2台を購入したいな、と思ってる人たちも多いことと思う。しかし、メルセデス190Eは550万円だし、アウディ200ターボも750万円もする。ちよつと手が出ないというのが本音だ。ところがこの2台をアレセントされた幸運な人がいるのだ。

メルセデス190Eのほうにジャイアントのクロマティ選手、アウディ200ターボはタイガースの中西投手。こう書けばわかる人もいるかもしれないが、メルセデスとアウディなどを輸入販売しているヤナセが、毎年この2球団に対して、その年の年間功労選手賞として、クルマを贈っているのだ。

ジャイアントのほうはシーズン最初からメルセデスベンツ190Eに決まっていたのだが、ラッキーなのはタイガースの中西選手。というのは、年のはじめにはヤナセからは、アウディ80が予定されていたのだ。このクルマは、価格が約370万円の上級ファミリーサルーン。と

カセットからフロッピーデイス クまでコンパクトに収納できる メディアアボックス

ダッシュボードやサイド・トレイに小モノをはならんさせているクルマは、それだけでドライバーの性格がわかる気がする。すっきりとしたコクピットは、やはり気持ちがいい。浅沼商会から発売された「メディアアボックス」は、カセットテープはもちろん、フロッピーデイス、コンパクトデイスなどのソフトをすっきり収納させるにはもってこいのキットだ。同器は、フランスのポツン社と共同開発したもので、すでにヨーロッパ、アメリカを中心に発売しており、このほど日本にも上陸した。カセットならワンボックスで16本、コンパクトデイスなら



13枚と収納数もお手頃、サイズは、収納物に合わせて全部で9タイプあり、価格は2,400円、5,600円まで。シリアルなデザインは、積み重ねてもよし、単体で持ち運ぶにもピッタリ。これなら車内に持ち込んでも便利だ。写真左下のキーモジュールタイプと、パソコン用フロッピーデイス収納サイズは近日発売予定。

低価格傾向から多機能傾向へ、 増々おもしろくなる86年の激戦 ワープロ戦争

今年は、ワープロ文字のクリスマスカードや年賀状を数多くもつたこととしてよう。ただでさえ儀礼化した意思表示なのに、さらに無個性なワープロ文字……、いやいや、これが昨今の現実なのであります。とにかくワープロはブームだ。パソコンを打ちこなせないオジサンたちも、ワープロならとばかりにヒマを見てはパチ、パチとやっておる始末です。一方のメーカーといえば、これはもう必死の努力を続け、他社との激戦を繰り広げるのは今年も十分続きそう。で、86年版の

傾向は、低価格から多機能化へが各社の進路のようです。例えば、エプソンから発売された「ワードバンク」もそのひとつ。従来機の高機能タイプが、文節変換、外部フロッピーデイス、ドラッグ接続可などを売りのものにしてきたのに対し、ワードバンクは、30字までの平かなを入力後、いっ気に漢字変換する文章一括変換、あるいは、文章をすべて平かな入力し、後で、まとめて句読点毎に漢字変換する後追い一括変換を可能にしている。さらに、3.5インチのフロッピーデイス、ス



あなたの購入車はどちら？ 2極分化が進んだユーザー層

ハイソカーという名の上級サルーンをはじめ、最新のクルマはやたらに高価な車になっている。これではなかなかクルマは買えないと思っていれば、どうやらそれは一部のポケットの軽いユーザーだけの考えだったらしい。というのは、自動車業界が85年1月から9月までの登録車市場での乗用車価格別販売実績を割り出したところ、2百万以上の高価格車が伸びていることがわかったのだ。

この調査は登録車市場での乗用車を6つの価格帯に分けている。Aは100万円以下、Bは100～150万円クラス、Cは150～200万円クラス、Dは200～250万円クラス、Eは250～330万円クラス、Fは330万円以上としている。

この結果、Aは49万台、ちなみに57年は1年間ではあるが26万台、58年88万台、59年77万台と年々減ってきている。しかし、B、Cは小巾ながら伸びてきており、Dになると、57年が20万台、58年27万台、59年30万台、60年は9月まですでに26万台になっており、最格的には大巾増になる見とおしだ。

同じように、Eクラスも9月まで9万

台で、こちらも昨年の13万台をオーバーするのは間違いのないところ。さらにFクラスになると、9月まですでに6万台、これは昨年1年間の実績と同じ台数なので、このクラスも大幅増は間違いのないと思われるのだ。

このように100万円以下のAクラスを除いてはどのクラスも増加傾向にあるばかりか、200万円以上のD、E、Fクラスはいずれも前年より50%以上の伸びを示しているのだ。

これはクルマが全体に高価格になってきたことと、数年前までは大衆車クラスの上級モデルを選んでいた若者ユーザーが、上級車クラスへ移行してきたことも見逃せない。

一方、この統計では軽自動車は含まれていないが、軽自動車のほうは確実に伸びていることは判明している。つまり、100万円以下の乗用車を購入していた層は、より維持費の安い軽自動車に移っていると考えられるのだ。

250万円以上の高級車と、軽自動車。この2極分化が今年の自動車販売の特色だ。

いやーなパチパチ、ビリビリを シャットアウトするデンドロン

いかなる高級車でも並走車と悩みを同じにするのは、この季節のドライバークリガセ。静電気だ。ドアの開閉時やエンジンキーを差し込んだときのパチッ、ビリ

ビリッとするあの感触は、何度味わって

もいやなもの。特に化学繊維を多用した

シートやパーツの多い最近のクルマは、

ほとんどのドライバークリガセが体験するだろう。

市原刑務所の矯正展で、JAF が来場者のバイオリズムを診断

交通事故は、あつてはならない事故だが、現実には多くの事故が起きている。軽い事故ですら不幸中の幸。人身事故ともなれば、単に金銭ですむ問題ではなくなってくる。

さる11月10日、交通刑務所である千葉市原市の市原刑務所で、第9回市原矯正展が開催された。

この矯正展は、刑務作業製品の即売会その他、交通刑務所としての機能を広く紹介するのが本来の目的だ。会場には、世界の交通安全ポスターなどが展示。交通安全指導コーナーも設けられ、JAF千葉支部で来場者のバイオリズムを診断、矯正展の目的である交通安全に協力した。



宮城県の交通マナーをアンケート調査した結果……

お困りというのは、人の心はなす方や食べものなど細かいところにてくるものだが、ドライビングマナーにもてくるようだ。

JAFの宮城支部がこのほど県外から県内にうつり住んで間もないJAF会員約600人を対象にアンケートを行なった結果が次のようになった。

調査項目は、①道路の整備状況②案内標識③県内ドライバークリガセの運転マナーの3項目にわたって行なわれた。とくに興味深かったのは③のマナーに関して、県内ドライバークリガセの運転マナーを「良い」と

答えた人はわずか6%。反対に「悪い」というのが64%にもなった。

さらに、どこか「悪い」のかを解答してもらったところ、①進行方向を交える赤の合図が遅い②無理な割りこみが目立つ③譲らない④というのがそれぞれ30%前後を占めていたという。

このほかにも「バス、タクシーなどのプロドライバークリガセのマナーが悪い」「たばこの投げ捨てが多い」という意見も目についた。

JAF宮城支部ではこの調査結果をも





ところが、タイガースがリーグ優勝したばかりか、日本一になったので贈るクルマのほうもグレードアップし、アウディ200ターボになったというわけ。
 昨年は、平田選手がシボレーカマロZ28を贈られている。
 さあ、86年シーズンははたして誰がヤナセの外車をプレゼントされるか。今のところ86年のプレゼント車名は決定していないという。
 それにしても、野球選手になっておけばよかった? なんていう人は誰かな?

プロドライバーの人たち、もっと自覚してください

タイヤというのはクルマと路面を結んでいる唯一のところ。これは誰でも知っていることなのだが、ハッキリと認識をしているかというととはなはまた別になつてくる。

日本自動車タイヤ協会が行なった全国での路上タイヤ点検の結果を、このほど公表した。

この点検は全国71回、1万2232台で行なわれたものだが、タイヤの整備不良だった車両は全体の19.1%になった。これは前回の調査よりも0.5%増えているという。

命を守ってくれるところなのに、まだ認識していない人がふえているとは情けない。

さらに道路別では高速道路18.8%(前回より2.9%増以下同)、一般道路19.2%(2.8%減)という結果だ。タイヤがとくに大切な高速走行での不良率が高いわけだ。

また、タイヤ整備不良の内容は「タイヤ溝不足」が第1位。不良車両の12.7



車にタイヤの不良が多かったのだ。運転のプロたちがこのようなタイヤを付けているというのは困ったものだ。

%を占めている。次いで「異常摩耗」4%、「空気圧不適当」1.7%、「外傷」0.9%になった。この順位は前回の調査とまったく同じ。タイヤに関心をもつドライバーがまだ多くはないということになる。
 しかし、タイヤ整備不良車の内訳を車種別でみると、ワースト1は大型トラック、次いで大型バスなのだ。トラックは30.5%、バスは28.6%が不良タイヤを付けていたのだ。
 3位は軽自動車のトラックで、23.7%が不良だった。
 つまり、トラックやバスといった営業車にタイヤの不良が多かったのだ。運転のプロたちがこのようなタイヤを付けているというのは困ったものだ。

イブを本体に内蔵し、12万語の辞書機能を収録する多機能タイブになってしまったというわけである。価格は13万8000円とちょっと高く感じるが、機能面の充実ぶりを考えれば、妥当だろう。さて、

世界最大級の風洞から出てくる ニューカーは何が?

クルマが走行中にうける抵抗のなかつた大きいのは、空気による抵抗。これを減らすために各メーカーは、Cd値やCl値を減らすボディデザインを考えている。
 しかし、こうした空気の抵抗というのは、実際に走行している状態で計測するといふわけにはいかない。もちろんそうした状態を計測するのがベストなのだが、現実問題としてうまくいかないのだ。

そこで、走行中と同じような状態をつくり出す必要がでてくる。これが風洞だ。風洞というのは、その名の通り風がとおる洞のこと。ここで走行中と同じような風の状態をつくり出して、その時の抵抗などをチェックするわけだ。

風洞による実験でもっとも理想なのは、実車をそこに入れて、風を通すのがよい。こうすれば実際のクルマでの抵抗がわかる。それが無理なときは、5分の1とか10分の1というスケールダウンした模型を使ってテストするのだ。

しかし、この風洞も大きいだけではダメで、吹き出す風の勢いも重要になってくる。この勢いがないければ、せっかく実車を入れても超高速域での実験ができないのだ。

日産がこのほど完成した風洞はその点、世界最大級といえる。総工費30億円をかけたというその風洞は、全長85m、全幅48m、全高20mというもの。しかも風路

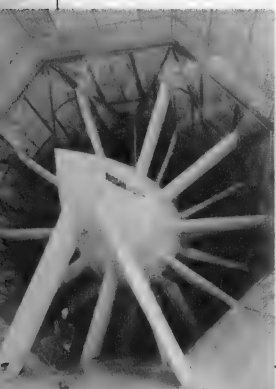
これが86年のワープロ戦争のスタートだ。今年の暮れには、はたしてどーなっているか、やはり、注目せざるをえないアイテムだ。

長は210mもある。この風路長が長いと吹き出す風のスピードも高くなるのだ。そのおかげで計測部での最大風速は270km/hまでが可能になったという。
 しかも、最新の技術を駆使しているのだ。車両周囲の気流を実走行時に近い状態に保つオープン型計測器を日本で初めて採用。

小さな風切り音まで逃がさず検出するために、風路の内面とコーナーベーンに吸音材を装着し、半無響室として設計。風速、風圧分布の測定時に、1mm精度で計測部内を移動できる高性能のトラバース装置を採用。また多重発生装置、スリット照明、ビデオなどにより、気流の正確な観察、記録が可能になった。

六分力測定天秤、タインテーパー、トラバース装置などの実験機器は、すべて大型コンピュータで制御し、実験を自動化するとともに、精度の高い測定データをリアルタイムで解析している。

このような最新の風洞から生まれる日産車に大いに期待したい。

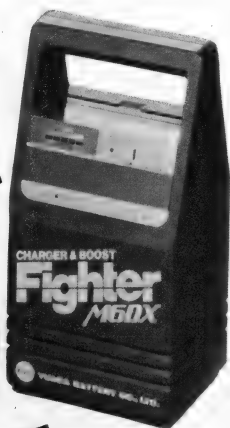




冬
にそなえて

冬——バッテリーにとっても、
つらい季節です。
ユアサ **NEW** ホームチャージャーなら、
いつでもどこでも簡単に充電。
DXタイプにはブースト機能も付いて
一発で始動できます。

高性能
小型充電器

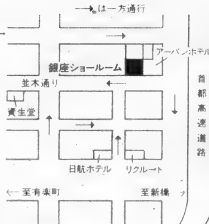


ユアサ **NEW ホームチャージャー
M6DX**

- 強力ブースト機能(エンジン始動補助)付
- すっきり便利なハンディタイプ
- 充電状況は、みやすいバーグラフ表示
- 安心して使える安全保護機構付
- 持ち運びに便利なコード収納ポケット付
- 厳しい使用条件に耐える堅牢で安全な設計

ユアサエンタプライズ株式会社

銀座のデートコースにつけ加え たいスポット誕生



ポルシェといえば、西ドイツが誇るスポーツカーメーカー。レースにも力を入れ、特に耐久レースでは常勝マシンになっている。もちろん生産車のはうでも、大型グランツーリスモのポルシェ928をはじめ、最速ターボカーの地位を得たポルシェ944。さらにリアエンジン、

フラット6の名車、ポルシェ911も忘れられないクルマだ。
ポルシェの販売台数は84年の実績でも上位にいくこんているほど。しかも、ポルシェの輸入代理店である三和自動車は86年には、さらに売り上げを伸ばそうと、いろいろな計画を立てているのだ。
その一環として、銀座のショールームをリフレッシュした。しやれたショールームとして、さすがにポルシェという感じ。
銀座といえば、日産のショールームをはじめ、ヤナセのショールームもある。デートコースとして新しい穴場になったのだ。

最近では、静電気防止を目的としたキーホルダーが多く発売されており、実際に使ってみると、なかなか便利だ。写真に紹介したのは株式会社「デンドロンパートII」だ。同社は、縫糸に静電気防止加工を施すことにより、衣類に発生する静

電気を防ぎ、放射作用を起こさせる研究を続けている。商品化されたものも多く、そのひとつがデンドロンだ。房状の糸の部分に静電気の放電効果に役立ち、写真のようにキーホルダーとして使うもの。価格は880円と手頃だ。

今年もJAF懸賞論文を募集。 30万円は誰の手に

今年で5回目をむかえたJAF懸賞論文募集のお知らせ。

昭和56年から毎年懸賞小論文を募集しているのだが、これはJAFの自動車使用環境改善活動の一環として行なっているもの。

すでに「私たちの交通安全のために」「道路についての私の意見、私の主張」「日本のモータースポーツの将来」「くると税金」というテーマで、毎年優秀な作品が寄せられている。

今回のテーマは「交通渋滞に対応するユーザーのあり方」と決定した。

近年、都市部や都市周辺部の道路では、渋滞が日常化、慢性化しているが、これに対し住民であり、ドライバーである私たちがどう対応しているのか。またどう対応していくのか。具体的かつ現実的な交通渋滞対策について、意見や考えを募

集することにし

た。

応募期
間は昭和

61年1月から3月31日まで、枚数はB4判400字詰原稿用紙10枚程度。賞および賞金は、最優秀作品に30万円の賞金。優秀作品は10万円。佳作は3万円。

最優秀作品は1編。優秀作品は5編以内、佳作は10編以内だ。
審査員は、犬養智子、大田信男、岡並木、越正毅、多胡輝、中山賀博、松島雄一郎、遠岡武夫の8名。

作品の送り先と問い合わせ先は、〒105東京都港区芝公園3-15-18 (旧日本自動車連盟 広報部)「論文」募集係。発表は「JAF MATE」誌、61年6月号誌上となっている。



フェリーを 利用する 上手なドライブ 法、教えます

お正月の休みや春休みを利用して遠くまで足をのばそうという人も多いだろう。とくに最近多くなっているのがクルマを利用した長距離ドライブ。それも東京から九州まで行ってしまう、という人までいる。そこで気になるのが、どういうルートで九州まで行くのか、ということだろう。走るのが好きな人は、ハイウェイと一般道を利用していくかもしれない。でも、それではドライブは運転しつぱなしになってしまうし、疲れてしまう。ところが、これをフェリーで行くとすると、船にのってから目的地まではゆったりとした船旅を楽しんでいけばよい。



5人めを みつけて 河口湖へ 行こう

スケートならば滑走券・貸靴券付で、富士スバルランド森林公園スケートセンターへ。ワカサギ釣りならば、釣り船がついてくるというのだ。このパックの唯一の条件は5人1組ということだけ。料金は3万5000円。つまり1人7000円になる。もちろん5人以下でも受け付けてくれるのだが、その場合は1人7500円になってしまう。

申し込みは、富士河口湖ロッジ総合予約センター ☎0555・72・2236 か、東京 ☎03・463・2236、大阪 ☎06・313・2236 へ。

3月31日までやっている。

瀬戸大橋完成を 記念して、 瀬戸大橋博が 開催されるゾ

本州と四国を結ぶ瀬戸大橋は、1988年の完成を目前として着々と工事が進められている。四国への交通というのはこれまで風波や気象条件にたびたび交通を断られていた。それをなくそうと、この橋が計画されたのだが、瀬戸大橋といっても一気に瀬戸内海を越えていくというのではない。一気にいくにはちよつとばかり長すぎるのだ。

そこで檣石島、羽佐島、岩黒島

与島、三ツ子島の5つの島を足かりにして橋を渡そうというわけ、それだけにスケールの大きい橋になっている。

もう少し瀬戸大橋のはなしをする。もっとも高いところは、南備讃瀬戸大橋の194mで、クルマは海上93mのところを走る。これは関門橋よりもずっと高いのだ。いちおうの速度は道路100km/h、鉄道は160km/hを目標にしているという。

もちろん完成すれば世界一の道路・鉄道併用橋になる。

そして、この橋の完成を記念して瀬戸大橋博が開かれることになったのだ。橋を契機として四国のことを大いにPRしようというこの博覧会は、1988年の3月下旬から8月下旬まで、場所は、香川県坂出市番の州沙弥地区に決定した。

具体的な内容はまだ決まっていないうが、万博後としては、かなり大きなイベントになると思われる。



瀬戸大橋の完成予定写真

日本の名山というと富士山だが、その姿を湖にうつして見る逆さ富士もまたいい眺め。その逆さ富士の名所として知られている河口湖の河口地区の国民宿舎・富士河口湖ロッジで、ヨダレの出そうなパックツアーを企画。

名づけて「甲州の名物料理宴会パック」。国民宿舎の一泊2食付で夕食が宴会になるのだが、これがスゴイ。料理がほうとう鍋、コイのあらひ、マスの塩焼き、ワカサギフライに、小鉢、漬物。こはんつき。この漬物も地元鳴沢村名産の鳴沢菜というコリよう。

しかも、地酒が1本(1・8ℓ)ついてしまう、というまったくの太サービス。この地酒も、開運、笹一、菊星、風林火山、七賢という山梨の地酒から選べる。これを書いている担当者が思わず、ツバをのみこんでしまうほどの宴会メニュー。

さらに目がさめたら、翌日はスケートがワカサギ釣りのいずれかが楽しめるのだ。

甲子園阪神 パークに、 タイガース選手 がやって来る

阪神タイガースも優勝をして、85年は阪神の年という感じだった。そして、86年はトラ年、なんだかあまりにもうまくいっているみたい。
その阪神タイガースの若手主力選手が、甲子園阪神パークに1月15日に来てくれる。この甲子園阪神パ

しかも、日本カーフェリーが試算したところによると、東京・日向の場合、フェリーのほうが、高速代、ガソリン代を含めた陸路よりも約1万5000円も安くすむというのだ。もちろん、この場合、陸路のほうが宿泊費用は入っていない。
なぜフェリーのほうが安いのか。それは3月31日までフェリーメイト

マイカー割引というのを実施しているからなのだ。この割引率は実に30%という大幅なもの。そこで陸路とくらべて、これだけの差額ができたというわけ。

このほかにも、川崎・木更津を往復利用する自動車の料金の復路分を50%引きにするドライブ・リターンサービスや、南房総周遊割引もある。

この周遊割引はマザー牧場、鴨川シーワールド、行川アイランド、館山ファミリーパーク、太海フラワーセンターの入場料金と、フェリー料金を30%引きにするというものなのだ。どうやら、今年の冬のドライブは、日本カーフェリーを上手に利用すれば、ふとこころが痛まずに済みそうだ。



クといえば、一大レジャーランド。スケートセンターなども有名だし、毎日、いくつかのアトラクションも行なわれている。

1月15日の「がんばれノヤングタイガース/新春座談会とサイン会」もそのひとつになるのだ。場所は演芸ホールというから、阪神ファンにとっては、シーズン前に主力選手を見られる最初のチャンスになるわけだ。これはぜひ、行ってみるべきだ。

ボディに貼っても 美しい 駐車 無料ステッカー プレゼント



中央高速道を河口湖インターに向かうと、途中から前方に、大きな柱のようなものが見えてくる。ここが富士急ハイランド。そして、大きな柱に見えたのは、超大型の絶叫マシンとウワサされているジェットコースターのコースなのだ。
この富士急ハイランドでは、1月中旬までの間に入園するマイカーを対象に、次回からの駐車が無料になる「駐車無料ステッカー」をプレゼントしている。
このステッカーは、イエロー、ブルー、シルバーの中型ステッカー。これをリアウインドに貼っておくと、3月末までの富士急ハイランドの駐車が無料になってしまうのだ。
この駐車無料ステッカーは、7000枚の限定発行というから、クルマのアクセサリとして貴重な1枚になる。それよりも早くステッカーを手に入れるために、富士急ハイランドにまずは急げ！

とちもちは板の木から採れる実を2週間ほどの工程で加工してからついたもち。焼もちにすると、香ばしさが増え、さっぱりしない。
ぎんなんもち、ぎんなんを一度ゆでるかイルカして、つき上げる前にまぜこむ。ホロにさがししょう油味、酒などにピッタリとマッチする。
いきなりおもちのはなしをしたけれど、ここにしたおもちには、ふつうの家ではなかなか食べられないもの。そして、秩父旅館組合では冬の企画として、「もちつきをしよう」という事を計画したのだ。「こころの故郷でもちつきをしよう」というキャッチフレーズで秩父の中でも、つき上手、こね上手といわれる民宿、農園がもちをつき、食べさせてくれる。
おもちは先に説明した3種類のほかに、きなことち、からみもち、白もち、納豆もち、6000円。とちもち、ぎんなんもち、あんこもち、7000円。
申込先は、秩父旅館業協同組合 0494・24・7538へ。

おもちを 食秩父へ 行こう

New Model & New Car Information

ニューカー&ニューモデル

東京モーターショーに参考出品されたクルマのなかには、発売予定のクルマも多い。そのなかで、メーカー自身が発売を公表しているクルマを集めてみた。

4WDに続き AC-Xも春に発売

まず富士重工は、レオーネクーペに、同社としてはじめてのフルタイム4WDを採用、春にも発売する。これまでスバルの4WDはプッシュボタン式のセレクトタイプ4WD（パートタイム）としていた。AT車は、独自に開発した油圧式多板クラッチの油圧コントロールによる、前後輪回転差吸収システム（MPT）を採用、低速旋回時におけるタイコナーブレッキング現象を解消した。しかし、このところ高速走行用の4WDとしてフルタイム式が関心を

東京モーターショー その後 いよいよデビューする 参考出品車たち



アルファロメオが 輸入を再開。 果たして外車ブームに のれるか

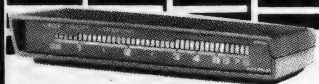
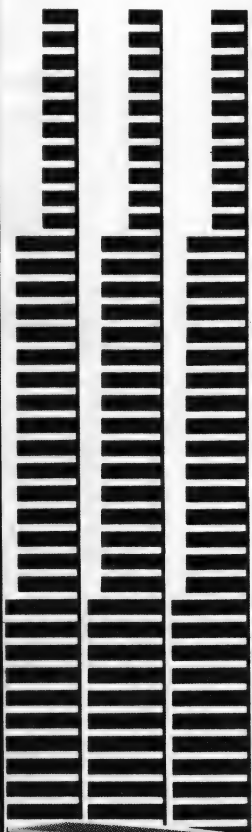
アルファロメオといえば、イタリアの国営企業ながらDOHCエンジンのスポーツカーや、F1レースに参加している自動車メーカー。日本もファンが多いメーカーのひとつだが、このところそのファンたちが困っているのだ。というのも、アルファロメオを販売していたディーラーが、オースチン・ローバー・ジャパン（ARJ）に吸収合併されて以来、取り扱いが途絶えていた。

それが86年春にも再開されることになった。ディーラーがない現在では、アルファロメオの極東事務所が代わりになり、輸入代理店を捜していたという。極東事務所が明らかにしたところによると、アルファロメオと日本の商社の折半出資による合弁事業になる予定。

このところのヨーロッパ車ブームのなかでアルファロメオがどこまでシェアを伸ばすかが注目されるが、

エンジン性能をフルに引き出す適切なギアチェンジ。日産純正バー表示式タコメーターは一時の回転数を発光ダイオードで読みやすく正確に表示。加速減速時のシフトポイントを逃しません。愛車のパワーやトルクに合わせ爽快なスポーティードライブを思いっきり味わってください。

3500rpm・熱い走りの予感が輝く。
正確な回転数をあざやかに表示する、日産純正バー表示式タコメーター。



¥15,000(取付費別)

日産純正 バー表示式 タコメーター

●お問合せ、お求めはよりの日産各販売会社へ。

〈販売元〉 **NISSAN** 日産自動車株式会社

〈製造元〉 **KIS** 関東精器株式会社
東京都港区東新橋2-2-9 TEL.03(432)3701(代)

集めているところから、スバルも独自に開発したフルタイム4WDをレオーネクーペに投入することにした。また、シヨードではA・C・IⅡという名で出品されていたフラット6の2・7ℓアルシオーネも、春にデビューする。これは世界でもボルシエ以外のメーカーにはない水平対向の6気筒エンジンをもつモデルで、2・7ℓという排気量から3ナンバー車になる。メインは対米輸出ではあるが、スバルのシリーズリダーカーとして、国内でも販売される。現在のところフラット6エンジンはSOHCのノンターボ版だが、走りっぷりは一流のスポーツカー並みといわれている。

もう一台、富士重工のクルマだが、同社が世界で初めて実用化したECVT(電子制御式無段変速装置)搭載のクルマも秋には市販される。このECVTは、スチールベルトとプリーとの組み合わせによる無段変速のAT装置。スバルが発売したのは84年2月だったが、このECVTのスチールベルトの基本特許をもつオランダのフランドールネ社が経営危機になり、ベルトの安定供給ができなくなってしまうのだ。しかし、ようやくオランダ政府と、オランダ・ボルボ社のテコを入れて立ち上がり、やつとスバルにも供給されることになった。スバルは、まずジャステイの1200にこの無段変速を採り入れる予定にしている。

手づくりイメージのBe-1は87年から



現在のアルファロメオのラインナップが、スパイダーベローチエ、GT V、アルファ33、アルファ75などいずれもエンジン、シャシーがすでに限界にきているだけに、かなり苦戦するかもしれない。



アウトバーンのスピード制限は 見送りに

西ドイツのアウトバーンといえば、スピード制限のないハイウェイとして有名だからこそメルセデスベンツ、BMW、ポルシェといった超高性能なクルマが生まれたわけ。

ところがこのアウトバーンにスピード制限を設けようというはなしが持ち上がった。それもすべて時速100kmという日本並みの規制。その理由というのが、森林破壊の主要原因になっているという環境保護グループからの批判があったからだ。確かに最近西ドイツでは、森林の立ち枯れが目立ってきていることは事実。

不況をのりきるためにアメリカ のメーカーが使う手は?

アメリカの乗用車販売は来年あたりからかなり厳しいものになりそうだという。そこで各自動車メーカーはなんとかユーザの関心をひこうと、いろいろな作戦を展開している。

なかでも有効と思われるのがパリエーションの充実。つまりひとつのクルマのなかに、いくつものパリエーションをつくる作戦だ。こうすればユーザがほしいと思うようなクルマも見つけやすいというわけだ。

アメリカの業界誌の調べによると、1986年モデルのアメリカ車のモデル数は313モデルで、これは1976年以降では最高のモデル数という。さらにこの傾向を調べてみると、全くのニューモデルはフォードのトラーズとセーブルだ

ところが、研究報告書が先頃、時速100kmに制限しても大気汚染の進行をくいとめるほどには効果はなく、むしろ排ガス規制の強化を図るほうが先決という結論をだしていた。これをうけて、西ドイツ政府の閣議もアウトバーンにおけるスピード制限は導入しないという方針を明らかにしたのだ。

このあたりがいかにクルマ社会が大人の社会という感じがする。ヒステリックに、いたずらに禁止するばかりが能じやないということを知っているのだ。

こうして、西ドイツ車の高性能車はいかかわらず、超高速走行で目的地にまで行くことができるようになった。

さて、これは既存車への追加車種ということになる。ちなみに86年モデルで名前が消滅したのはシボレー・サイテーションとビュイック・スカイラークになる。

ポデタイプで分類した資料をみてみると、2ドアが138モデル(136モデル11985年、以下同じ)、4ドア118モデル(168モデル)、コンパチブルモデル13モデル(13モデル)、ステーションワゴン44モデル(38モデル)になる。これで見ると、2ドアが主流ではあるが、4ドアモデルが増加しているのがわかる。遊びクルマよりも、実用重視の傾向になっているのだろうか。

一方、サイズ別で見ると、インターミディエート93モデル(75モデル)、コンパクト87モデル(81モデル)、サブコンパクト

オフロードの名車、 ジープがついに生産中止

「ジープ」といえば、日本ばかりでなくアメリカのオフロードファンにもっとも親しまれている4WDカー。その歴史は古く、第2次世界大戦にまでさかのぼるのだ。

当時、ドイツの4WD車が大活躍し、連合軍が苦しめられていたのをキッカケに、アメリカ軍は、バンタムモーター社に「ジュネラルパーパス4WD」を開発させた。このクルマは、第2次世界大戦中に約65万台も生産されたという。そして、大戦が終了してからも、ジープをコピーして生産された4WDが主流を占めたのだ。

このジープは、ウィルス社が生産していたが、その後AMCが生産を引きつぎ、次々とニューパリエーションを生産してきた。CJ15、CJ17などだ。しかし、時代の流れはより居住性のよいクルマへと進んでいったようで、さすがにジープも人気を衰えてきたのだ。AMCもその動きをキヤッチしていたので、ジープに



代わるニューモデルを開発していた。そして、ついにジープの生産中止が決まった。生産は86年の1月で終了するという。実に1940年にデビューして以来、45年の長い間、基本的なフルチェンジもなく生産されたジープも、ついに役目を終えたのだ。

「サムライ」をアメリカに 輸出するメーカーのおはなし

日本車が次々と世界市場に進出していくなかで、勇ましくアメリカに切りこむことになった。そのクルマは「スズキ・サムライ」。エンジンは1.1、直列4気筒、5段マニュアルミッションをもつ。日本名はジムニーなのだ。

11月からすでにアメリカへの輸出を開始している「サムライ」は、当面はカリ

フォルニア、フロリダ、ジョージアの3州で販売される。これは、スズキのアメリカでのディーラーであるSAA(スズキ・オブ・アメリカ・オートモティブ・コーポレーション)のネットがこの3州にあるためだ。

輸出する台数は来年3月までに8000台を予定しているが、このうち3000



イタリアのベルトーネといえば、フェラーリ、ランボルギーニ、アルファロメオをはじめヨーロッパの各メーカーのクルマのデザインを手がけてきたカロツツエリアの太もの。

ベルトーネがスポーツカーを生産することを決定

ト65モデル(71モデル)、ラグジュアリー34モデル(38モデル)、スタンダード34モデル(30モデル)というようになった。昨年の実績とくらべてみると、インターミディエートが増加し、コンパクトモデルが減り、順位が入れかわっている。コンパクトカーというのは、日本車よりも

ひとまわり大きなクラスのクルマをいう。インターミディエートカーというのは、コンパクトカーよりも大きく、スタンダードサイズより小さいクラスだ。つまり、アメリカのメーカーは日本車よりもかなり大規模のクルマに注目し、そこに力を入れ始めていることがわかる。

そのベルトーネが、ついに自らのデザインした、自らのブランドのスポーツカーを生産することになった。これまでのクルマは、すべて他メーカーのためにベルトーネが手をかけてきていたのだが、いよいよ自分のためにクルマをつくることになったのだ。

そのクルマは価格2万ドル以下のスポーツカーで、もちろんメインマーケットはアメリカになる予定。というのも、アメリカの市場調査によると、アメリカのスポーツカーユーザーはこれからもふえ続け、1990年代には約100万台にも拡大するという。

すでに日本からはRX-7やMR-2がそのユーザーを狙って輸出されている。この市場をベルトーネは狙おうというのだ。

ベルトーネが投入するスポーツカーは、2年以内に生産が開始され、2年半後には市場に投入されるというが、スタイリングは未発表。しかし、ベルトーネの意欲作になることは間違いないだろう。

エンジンはおそらく自社生産はしないのでイタリアのメーカーのものを採用するものと思われる。

もちろん、アメリカの次は日本にも進出してはくはずだ。

低価格戦線に日本車も参入

0台が乗用車仕様になる。残りの5000台は2人のりのピックアップか、バン、これはトラック仕様になる。このような処置はもちろん輸出自主規制によるものだ。

この「サムライ」の販売価格は6550ドル(1ドル200円)約131万円。フルオプションでは7600ドルと、日本国内より高くなっているが、SAA

ユーゴスラビアの「ザ・ユーゴ」が4000ドル(1ドル200円)80万円)をきる低価格で発売したことで、アメリカ市場ではアメリカメーカー以外の低価格競争が一気に拡大しようだ。

すでに「ザ・ユーゴ」が販売される前に、韓国の「ポニー・エクセル」もアメリカ進出を明らかにしていた。これは「ザ・ユーゴ」の速攻に一本とられたカッパになってしまったものの、ポニーはいよいよ86年から、4000ドル台での販売を開始する。

ところが、ここに来て新たに低価格市場に進出を決めたメーカーがでてきたのだ。それはスバル。リッターカーのジャスティのFF仕様を4000ドル(5000ドルで販売しようというのだ。

日本のメーカーがアメリカ市場で大きな成功を収めたのは、アメリカ車が手を出していなかった低価格帯のクルマを輸出したから。カローラなどのクラスを安く売ったわけだ。ところがその後日本車が輸入規制で抑えられるようになってしまったので、日本のメーカーもこうした1台あたりの利益の少ない車種から、利益の大きい車種へと変えていった。その結果、低価格帯のクルマがなくなってしまうのだ。

ではサブコンパクトトラックやスポーツ・ユーティリティ(スポーツRV)のユーザーをひきつけるものとみている。

ポニーはこうしたクルマにくらべてコンパクトではあるが、4輪駆動という強味があるためにかなり人気を呼ぶと思われる。ちなみに、すでに輸出されている西ドイツでは人気4WDカーになっているのだ。



スバルジャスティ

しかし、アメリカなどクルマ社会では、「クルマは動けば、安いほどいい」というゲタ代わりの層が多くなっていることも事実。彼らの買うクルマがなくなってしまうのだ。そこに「ザ・ユーゴ」が登場したのでたちまち人気を集めた。この層を狙って韓国のポニーも進出するというわけ。さらに日本車も再びこのクラスを狙おうというのだ。



WRC最終戦RACラリー ランチャ・デルタS4、WRCデビューウィン! 1・2フィニッシュ加勢組22位、青木組28位。

WRC世界ラリー選手権の最終戦RACラリーは、11月24日から11月28日までの5日間で開催された。例年のように、1日、2日、2日の3ステージでなく、2日、3日の2ステージによって争われた今年度のラリーは、ドライバーにとっても、マシーンにとってもステージ間の休息時間が短かく、かなり厳しいラリーとなったのであった。毎年、スタート&ゴール地点がイギリス国内の異なる都市に移されるRACラリーの今年のスタート&ゴール地点は、イングランドのほぼ中央にあるノッティンガムである。この都市の名を聞いてピンと来ない方には、あのロビンフッドが活躍したシャーウッドの森を控えた都市であると言えはばどうだろう。

1985年のWRCチャンピオンは、ティモ・サロネンに決定しているが、この最終戦は、そんなことは、おかまいなしに盛り上がる。SS（スペシャルステージ）の観客動員数は、有名なSSになると数万人を数える。そのSSが今年、65個。ロードセクションの沿道の人達をプラスするとRACの観客は数百万人にも及ぶといわれている。

さて、競技の注目は、WRCに初登場のランチャ・デルタS4がどこまで戦うか、そして、地元の期待を一身に受けるオースチン・ローバーのMGメトロ6R4を駆る英国人ドライバー、トニー・ボンドの活躍である。

ラリー中盤までに、プジョー205ターボのサロネンがエンジントラブルでリタイアや、RACラリーでは圧倒的な強さを示すアウディのハンタ・ミッコラもエンジンをコントロールするコンピューターのトラブルでリタイアするなど、ランチャ対メトロの一騎打ちというお膳立ては、完全に整った。

4WD&ミッドシップエンジン、スーパーチャージャー・ターボチャージャーというメカニズムを持つランチャは、まずゼッケン③のマルク・アレナが飛び出した。各国のナショナルイベントで熟成を進め、数カ月前からイギリス入りしてテストを重ねていたランチャは、WRCのデビューと共にセンセーショナルにトップを快走したのだ。それをチームメイトのヘンリー・トイボネンと4WD&ミッドシップV6エンジンのMGメトロのトニ

●RACラリー結果

1位⑥ヘンリー・トイボネン/ニール・ウィルソン	ランチャ・デルタS4
2位③マルク・アレナ/キビマキ	ランチャ・デルタS4
3位⑩トニー・ボンド/ロブ・アーサー	MGメトロ624
4位⑧バー・エクルント/ヴィヨルン・セデルベルグ	アウディ・クワトロ
5位⑤ユワ・カンクネン/フレッド・ギャラガー	トヨタ・セリカ・ツインカムターボ
6位⑭ジミー・マクレー/イアン・グリンドロッド	オベル・マンタ400
7位⑦テリー・ケイビー/ケビン・ゴームレー	ニッサン240RS
8位⑪ラッセル・ブルックス/マイク・ブロード	オベル・マンタ400
9位②ロッド・ミレン/ブライアン・レインボー	マツダRX-7
10位⑨イグバー・カールソン/ベニー・メルランダー	マツダRX-7
22位⑥⑥加勢裕二/林 哲	トヨタ・カローラ
28位⑭⑭青木孝次/岡波勉	トヨタ・カローラ

ー・ボンドが追う。第1ステージからトップ争いは、完全にこの3者、3台にしばらくは留まった。

テレビやラジオの報道は、MGメトロ6R4の活躍を一番に報じていた。アレナは、ランチャチームのエースとして各SSを、攻めまくっていた。所々で多少タイムロスをする事もあったがラリーリーダーの座を最終まで保ち勝利へ向けて激走していった。しかし、あと残りSSを10余りとしたSS54でとうとうチームメイトのトイボネンが順位を入

富士スピードウェイが 1コーナー改修に着手

廃止問題で脚光を浴びていた富士スピードウェイが、このシーズンオフを利用して、1コーナーの改修を行なうことに

なった。

長いストレートを特長とする富士スピードウェイのストレートエンドは、20



0 R、50 R、40 Rと進入するほどにきつく回り込むコーナーである。この1コーナーは、F1Aの指導によって改修すべきコーナーにあがっていたものだ。'85年の2月ごろにも1コーナーの改修云々という話があったが、シーズンインまでに着手できずにいた。それを今回行なおうとするのだが、レイアウトは、90度コーナーに近いようなものになるらしい。従来の先に行くほどきつくなるタイプではなく、進入をきつく、立ち上がりゆるやかなものとするようだ。

これまで、何か事故が起らないと行動を起さないとわれがちであった日本のサーキットだが、富士が今回の改修のように事前の行動を起してくれるということにはモータースポーツを愛好する者にとって歓迎すべきことだ。

そして、できることなら早く、富士スビードウェイ存続の公式発表をしてもいいものがある……。

れ替えた。それまでコンスタントな走り2位、3位をキープしていたトイボネン、一気にスパートしたのだ。
28日、冬の日も傾き始めた午後2時再びノッティンガムにトップでゼッケン⑥のランチャ・デルタS4が帰って来た。

'85GCシリーズ 星野4度目のタイトルに輝く

'85年のGCシリーズは、近年に無い白熱したシリーズポイント争いとなった。

松本恵二、星野一義、中嶋悟の3者が1勝ずつをマークして36点、35点、35点、というポイントで最終戦に臨んだのだ。文字通りの決戦となった最終戦、これに勝った者がチャンピオンとなる。

アクシデントが起り、ベスカーがコースイン、その間各車給油にピットイン。ポイントリーダーの松本は給油のタイミングを間違えてトップ争いから脱落、星野と中嶋の戦いとなった。先行する中嶋を星野は一気にパス、昨年に引き続き通算4度目のグラントチャンピオンとなったのであった。

●GCシリーズ

順位	氏名	第1戦 3/31	第2戦 6/9	第3戦 9/8	第4戦 10/20	合計
1	星野一義	15	20	0	20	55
2	中嶋 悟	20	0	15	15	50
3	松本恵二	1	15	20	6	42
4	E・エルグ	10	3	10	10	33
5	長谷見昌弘	3	8	12	4	27
6	G・リース	8	0	6	8	22
	萩原 光	12	2	8	0	22

トイボネン、アレンのランチャ112ファイニッシュ、3位には、MGメトロ6R4のトニー・ポンドが入った。
日本から参加した7クルーは、加勢／林組、青木／岡波組の共にカラーラが22位、28位でフィニッシュしている。

ちよっと楽しい スポーティドライブテク

アドバイザー 望月 修 編集発行 JAF MATE社 発売 JAF出版社

●JAF MATE誌で連載 大好評だった「スポテク」を新編集



もう少しスムーズに、
そしてちよびり速く走りたいと願っている方、
あなたにぜひ
読んでいただきたい本です。

好評
発売中

主な内容

- 1 スポテクだけが教える基本テクニック
 - 2 AT車を乗りこなそう
 - 3 あなたの車はFF?FR?4WD?
 - 4 ターボ、DOHCは乗り方が全然違う
 - 5 夜間・悪天候下の安全走行テク
 - 6 滑りを楽しんで雪道を走ろう
 - 7 高速道から山岳道へ
 - 8 サークルを走ってみませんか
 - 9 子どもを事故から守る
- ・タイヤチェーンの全て／ドライブレ用語集
カタログ用語集

B5判/136ページ

(カラー64ページ)

定価1200円(¥250円)

会員頒価1080円(¥とも1200円)

●お求めは、全国の有名書店、またはJAF本・支部窓口へ。

●郵送ご希望の方は、ハガキに住所、氏名、電話番号を明記のうえ、直接JAF出版社スポテク係へお送りください。代金は本の到着後郵便振替でご入金ください。

●会員の方は、本・支部窓口へおいていただくと、1割引になります。(書店等では割引いたしません)

お問合せ・お申込みは **JAF出版社**

〒105 東京都港区芝公園3-6-24

☎03(433)8731

●全日本耐久レースドライバー部門

順位	シリーズNo.	1	2	3	4	5	6	総得点	有効得点
	開催月/日	4/6~7	5/4~5	7/27~28	8/24~25	10/3~6	11/23~24		
	競技会の名称	鈴鹿 500キロ	富士 1,000キロ	富士 500マイル	鈴鹿 1,000キロ	WEC JAPAN	富士 500キロ		
	参加台数	32	29	35	47	39	31		
	決勝出走台数	30	24	35	42	36	30		
	主催者	（株）ホンダ ランド	TMSC VICIC	SCCN VICIC	（株）ホンダ ランド	VICIC スポニチ	MSCC VICIC		
	ドライバー								
1	高橋国光	12	—	20	20	—	20	72	72
2	高橋健二	12	—	20	20	—	20	72	72
3	バーン・シュバン	10	20	—	10	(3)	6	49	46
4	ジェフ・リース	20	6	—	—	—	15	41	41
5	エイエ・エルグ	20	—	—	—	1	15	36	36
6	関谷正徳	—	—	15	15	6	—	36	36
7	米山二郎	4	15	(3)	8	—	8	38	35
8	岡田英樹	4	15	(3)	8	—	—	38	35
9	中嶋 悟	—	4	15	15	—	—	34	34
10	長坂尚樹	6	—	6	12	(5)	10	39	34

**耐久レース選手権
ポルシェに肉薄した国産勢**

これまで耐久レースと言えば、ポルシェを連想させるほど、ポルシェの強さは圧倒的であった。しかし、今年になって国産エンジンを積むグループCカーもめきめきと力をつけてレース展開をおもしろいものにしてくれた。

トヨタ、ニッサン、そしてマツダ。トヨタの総合力、ニッサンの速さ、マツダのレース安定性が目についた。結果としてトヨタとニッサンが1勝ずつを分け、あとの4戦をポルシェが得た。そのポルシェの中でもアドバン・アルファ962は、一番の戦力を発揮、高橋国光/高橋健二がチャンピオン座に就いたのである。



全日本ラリー選手権 ハイパワー時代 神岡2の勝利

全日本ラリー選手権の最上クラス、C部門は、ハイパワーラリーマシン達との戦いへと突入した。そして、シリーズ前半は、4WD車が威力を発揮、雪のラリーを制したのである。運動性能が良いトヨタのカローラ、スプリンタールも、このハイパワー&4WDには歯がたらず、チャンピオンを獲得することができなかったのだ。

スタリオン、フェアレディZ、この2台の戦いは、フェアレディZに軍配が上がった。神岡政夫は、戦前の予想でボディの大きさからいって不利と思われたシリーズで見事、その予想を覆してチャンピオンに輝いたのである。

●全日本ラリーC部門ドライバー(有効得点はベスト5)

順位	シリーズNo.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	合計	有効得点
	開催月/日	1/26~27	2/9~10	4/6~7	4/20~21	5/18~19	6/8~9	6/29~30	7/20~21	8/24~25	9/15~16	10/12~13		
	競技会の名称	クレストス ノーアドベンチャー ラリー	第16回 DCCS ウィンター ラリー	KANSAI RALLY'85	'85 ACK スプリング ラリー	'85 ツー ルド四国	ツールド 九州'85 PART 1	'85 ツー ルド東北	AG MSC 北海道'85 ノースア タック300	'85 栗駒 山アルペ ンラリー	モントレ ー'85	ラリーハ イランド マスターズ '85		
	主催者	TEAM CREST	DCCS	TEAM ASUKA	ACK	ETOILE	RASCAL	FUJI MURA	AGMSC 北海道	R-T1	CORSA	M.C.S.C		
	氏名													
1	神岡 政夫	—	—	25	—	13	100	100	35	7	50	50	380	335
2	後藤 正和	—	—	100	—	100	—	—	—	—	13	100	313	313
3	松本 誠	50	50	50	—	70	—	70	—	—	—	70	360	310
4	羽豆 宏一	—	70	—	70	—	50	—	100	—	5	18	313	308
5	山内 伸弥	—	—	—	—	—	70	18	70	70	—	—	228	228
6	上坂 治樹	—	—	—	—	—	5	50	50	100	18	—	223	223



JAF・F2選手権 強い中嶋の圧勝の年

今シーズンのF2シリーズは、中嶋悟の圧倒的な強さが発揮されたシリーズであった。ポイント表を見てわかるとおり、全8戦中、5勝。あとの3戦はすべて2位でレースを終えているのだ。シーズン途中からBMW・ヤマハというエンジンチェンジを行なった松本恵二は、シリーズ2位。最終戦では、2位に入り、G・リースと共に対ホンダパワー

の旗主となった。来年のヤマハパワーの活躍が楽しみだ。ケニー・アチソンは、最終戦で松本にかわされてシリーズ2位の座を失い、星野一義は、1位1回、2位2回を記録したものの、アンラッキーな4位であった。

●JAF・F2部門(全8戦) 有効得点6レース

順位	シリーズNo.	1	2	3	4	5	6	7	8	総得点	有効得点
	開催月日	3/9~10	4/20~21	5/12	5/25~26	7/6~7	8/11	9/28~29	11/1~3		
位	競技会の名称	全日本 BIG 2&4レース	日本 Int'l. フォーミュラ選手権	全日本F2 オールスターレース	JPS トロフィーレース	鈴鹿ゴールデントロフィーレース	'85 RRC 富士F2	鈴鹿グレート2&4レース	JAF鈴鹿グランプリ	145	115
	参加台数	16	14	11	17	17	17	19	19		
	決勝出走台数	16	14	11	16	16	15	19	19		
	主催者 ドライバー	(株)ホンダ ランド	VICIC	西日本サーキット	(株)ホンダ ランド	(株)ホンダ ランド	RRC	(株)ホンダ ランド	(株)ホンダ ランド		
1	中嶋 悟	(15)	20	20	20	(15)	15	20	20	69	67
2	松本 恵二	20	6	0	12	(2)	6	8	15	69	66
3	ケネス・アチソン	10	12	6	0	8	20	10	(3)	51	51
4	星野 一義	1	15	15	—	20	0	0	—	49	49
5	エイエ・エルグ	12	—	0	8	12	0	0	10	42	42
6	ジェフ・リース	0	0	12	0	6	0	12	12	40	40
7	萩原 光	8	10	4	10	—	0	4	4	37	37
8	長谷見昌弘	3	0	10	15	4	3	0	2	37	37
9	高橋 健二	6	8	—	0	3	12	2	6	26	26
10	館 善泰	0	—	0	4	10	8	0	0		

1月のおもなスケジュール

格式 A=国際 B=準国際 C=国内 D=準国内

●レース	競技会名	主催者	格式	競技車両	
11~12日	新春NRC鈴鹿フレッシュマン自動車レース	(株)ホンダランド,NRC 03-274-5821	C	FJ1600B,N2,NE(NI,N1-IM,SJ)	S
12日	ウエストジャパンツーリングカーレース	岡山陽スポートランド 08699-3-2333~4	D	N1,N2,FL-B	FS
26日	'86富士フレッシュマンレース第1戦	FISCOクラブ 03-216-5611	D	N1,N2	F
●ラリー					
11~12日	第3回TRCAプレウィンターラリー	TFCA 0186-52-7008	D	北海道(200)	
25~26日	スノーインクレスト'86	TEAM CREST 011-782-1081	D	北海道苫小牧(450)	
18~19日	Rally Mate snow special '86	STAGE-ONE 0266-28-6190	E	長野(200)	

World's Record



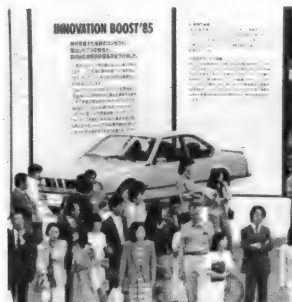
新車需要の増加

クルマ社会といわれている、その名のとおり、国内の年間新車需要は年々増えつつある。今年もその

伸び率は大きく、自販連まとめの10月までの登録台数は、軽自動車を含めて336万1千台になる。これは前年同期を1.4%上回る数で、このペースでは、年間の登録台数は史上最高の550万台を突破することが確実と思われる。中でも小型乗用車クラスが好調で、10月までで238万4千台と前年同期比2.2%増。これはモーターショーに先がけての各社新車投入が必要を喚起したため、とりわけ上級小型を中心としたクラスが全対の数字を大きく向上させているようだ。また一方、軽自動車のほうもホンネットの好調に支えられて、十月までの実績では前年を4.7%も上回る勢い。十一月、十二月のボーナス需要も考えると、業界予想の148万台を越えるばかりか、150万台をも突破する勢いである。

国内外車保有台数50万台を突破

輸入車の人気がこのところ大きく向上し、それと比例して売れ行きの方も好調。さらにこのほどの日刊自動車新聞社の調べによると、輸入車の保有台数が、今年3月現在でついに50万台を突破していることが明らかになった。全体としての保有台数が昨年1月1日現在で263万8千544台なのに対しての数字で、やや時期はずれているが、保有乗用車で約1.9%を占めていることになる。中でも小型乗用車が大きく伸びを見せて、昨年のデーターと比べて普通乗用車が2.3%増に対し、小



型車の方は5.8%増の29万5629台と全体の伸び率を引っばっている。

本田がカナダで首位

別別の保有状況としては、今や新車販売の8割に達している西ドイツ車保有でも全体の65.3%を占め、伸び率も8.6%と大幅な増加を見せている。ついでアメリカ車、イギリス車、イタリア車、スウェーデン車、フランス車の順になる。また車名別の保有台数は、フォルクスワーゲンが17万7098台とダントツトップで、次いでベンツの5万26616台、3位はアウディ、以下BMW、フォード、シボレー、ボルボ、マキユリ、ビュイック、ボルシェの順になる。イタリアのフィアットも昨年14位だったのに対し、11位と急浮上しているのが印象強い。



内需拡大に伴い個人消費が上向いた結果で、昨年に次いでの新記録になる事はまちがいないようだ。

ゴルフ輸入10万台を突破

（株）ヤナセは、1985年からフォルクスワーゲン・グループと共に日本市場でのフォルクスワーゲン車の輸入販売を行なってきた。中でも1975年3月より輸入を開始したワゴン・ゴルフの売り行きは大きく、今年の11月9日現在ですでに10万台を越え、凄まじい勢いで伸びを見せている。

この記録は、他の輸入車を大幅に上回るもので、これまでの記録では、同じくフォルクスワーゲン社のビートルになる。1953年から1978年までの25年間で8万9810台が輸入され、ファミリーの足として親しまれてきた。一方ゴルフの方は発売されてから10年あまりですでに10万台を越え、ガソリン車を中心に、



日本車の輸出市場も年々拡大していき、世界的需要の方も大きな伸びを見せている。カナダ自動車輸入協会が11月13日に発表した同国の十月輸入乗用車販売は、新型車への切り替え時期であったため、日本の各メーカーが販売台数を伸ばし2位、4位を除き、7位までを独占していた。中でも注目したいのが本田技研工業で、韓国の現代自動車を抑えてトップとなっていることだ。本田車の販売実績として、9月では旧型車の在庫調整が影響して2945台と少ないが、10月に入り、アコードを中心とした新型車を市場に並べ9647台と販売回復に大きく寄与した。ちなみに現代自動車の10月販売台数としては9265台。ついでトヨタ自動車の6207台、フォルクスワーゲンの3424台、日産自動車の3239台、マツダの2621台、富士重工の726台の順になる。年間での10月までの販売実績では、本田が51373台に対し、現代自動車が66804台とまたまた大きく上回っている。さらに日本車については「対加輸出台数に急激な変化が起きないよう努める」との両国での合意があるため、今後、年度内での伸びは頭打ちになるのではとみられる。

Autoroute Reader's Voice

リーダーズ・ボイス

107

100

●トーキング'86「私の愛車のインプレッション」

●マイカーレポート／あなたの愛車のエクボとアバタ
「トヨタ・スターレット」

110

●読者参加の
エコノミードライブクリック

114

●ショップガイド
お気に入りの店紹介

116

●読者の質問箱

118

●法律相談

119

●オーディオ・CD・テープ
シアター&BOOK情報

122

●レターBOX
(読者のおたより)

126

●吉田友明の「MYアメリカンレポート」

128

●カレンダープレゼント第2弾

130

●プレゼントコーナー

ここからの
2色ページは
読者の皆様と
編集部が
一緒に作り上げる
ページです
投稿 質問
相談など
各ページの
要領に合わせて
どうぞ
お寄せ下さい

私の愛車のインプレッション



●原稿を募集中です！

他人がどう言おうと、愛車となれば独特の感情を持って当然。良いと思ったことは誇らしく、調子が悪ければ気になるもの。今月のテーマは、そんな愛車の印象記です。冬を迎えて、あなたの愛車の調子はいかがですか。

なお、JAFロードサービス隊の「冬の故障車救援エピソード」関西・北海道編も紹介します。

'86年4月号では「私は、これでJAFを呼びました」をテーマに原稿を募集します。クルマのトラブルで、JAFを呼んだ経験をお持ちの方、そのときのエピソードをお寄せください。応募要領についてはP106をご覧ください。



常時、4WDの状態で使用して快適！
レオーネ・ツーリングワゴンGTターボAT

グロリア、スプリンター、シビック、コ罗纳と乗り継いで、53年4月からはレオーネの4WDにばかり乗っている。60年2月に乗り替えた現在のツーリングワゴンGTターボは、4台目のレオーネ。初めてのAT車である。(写真は1代前のツーリングワゴンで、家族でダート走行を楽しんだときのもの)

レオーネの4駆にこだわり続けているのは、仕事の関係からだ。カメラ機材を乗せ、野外で撮影するときには、オールマイティな要素を持っている4輪駆動の方が有利だからだ。

とはいっても、仕事にだけ使っているのではない。現在では、4

東京都世田谷区 千名原敏男 (38歳)

駆の走りを楽しむことの方が大きくなってしまったといっている。東京・世田谷の4駆会に入り、富士の裾野とか、林道などを走るために家族で出かけることも多くなった。

こうしたダートだけでなく、高速道路などを走行するときでも、ほとんど4駆の状態で行く。

高速での直進安定性は抜群にいいし、雨の日でもコーナリング性能は安定しているからだ。よく言われるブレーキング現象も、細い道を直角に低速で曲がるときとか、駐車場の切り返しなど以外はほとんど感じない。こんなときだけ2WDを使っている。

最近、おもしろいことを試す機

ハンドリングと直進性が優れているのが魅力

千葉県流山市 駒崎志郎 (36歳)

私の現在の愛車は、マツダ・カペラクーペ2000GT-RXターボです。18歳になるとすぐに運転教習所に大学受験の勉強をそっちのけて、かよいつめて約2カ月で普通免許を取得して以来、十数年間にキャロルに始まりコナ、シビックRS、アコードと乗りついで、カペラが5台目です。

このカペラは3年前の10月に手に入れたもので、現在までに26,000km程走行しています。

そのときの購入理由は、2000ccクラスのFFスポーツ・クーペでターボモデルが……と考えてチョイスしたものののです。初めてステアリングを握った時の印象は直進安定性がよく、そのくせ回頭性にも優れたものを備えているな、というものでした。

乗り馴れたいまでは、オーバーに言えば、自由に乗りこなしていると思っています。

燃費も高速道路自体の場合はリッター12〜13km、市街地でも8〜9kmは走ってくれます。そのへんは大いに満足しています。

気になるところを上げると、まずシートは固定がしっかりしていないこと。運転席はそうでもないが、助手席はけっこうガタつくように、乗る人が必ずといってよいほど、そのことを口にします。も

うひとつ気になるのはリアのサスペンションから出る異音です。凸凹の多い路面を走ると「ギシッ、ギシッ」といような音がするのです。何度かディーラーで見てもらったのですが、直りません。

そのへんは気になるところですが、トータルでは90点ぐらいつけたいほど気に入っています。

最近出たクルマのなかでは、サバンナRX-7ターボかプレリウドSⅡがいいなと思ったりしています。



ラリー仕立てのカラーラTE71。A級ライセンスも取得して、大満足!!

神奈川県川崎市 山口忠男 (26歳)

愛車のインプレッションと申しまして私の場合、皆さんと少し違いかもしれません。というのも愛車・カラーラ (TE71) は今やダートラマシンのようになってしまっているのです。

そもそも私自身は、ストリート用に仕上げてワインディングなどを走りたかったのですが、さてクルマをいじろうという段になり、悪友 (これがラリー狂) に相談したところ、それじゃ、ということとて連れて行かれたのがラリーショップでした。

かくして愛車は、当初の構想と

会があった。福島県白河市の西、甲子温泉近くの林道を走ったとき亀の子に近い状態になってしまった。同乗者がクルマから降りて押せば、簡単に脱出できる程度のトラブルだった。が、車高を上げるハイト機構を使つてなんなく脱出した。ブレーキを踏んだ状態はハイトに切り替え、そのまゝ2分間くらい待ち、ブレーキを離すと同時にアクセルを踏み込む。ハイトにすると車高は30mm上がるだけだが、ブレーキを急激に開放すると、車高はスリットという感じで、さらに高くなるのだ。



は程遠い無骨な姿となつてしまい、いきおい私の行動範囲も、華やかな街並から真つ暗な山道、海から山へと変化を余儀なくされてしまいました。

しかし今にして思えば、これが正解でした。初めはおっかなびっくりでしたが、今ではドリフト、カウンスターステアなど、公道ではなかなか得られないワザを使えるようになり、ドライビングの楽しさを知ることができました。

なにしろ、ダートラマシンといいますが、ベースは世界に冠たる大衆車です。ポジション、ハンドリングはとにかく素直で、私の未熟さによるムチャな要求にも寛大に応えてくれますし、2T-Gエンジンもなかなかのパワーを持

のツーリングワゴンでは、AT車の運転が、いかにらくであるかも味わっている。ATといってもターボ付きなので、加速などに不満はない。渋滞路での精神的なイライラはずっと減っている。車内での精神的な余裕も無視できない。こうしたことはAT車に乗る前から予想したことだが、あらためて実感できた。

ついています。

そしてさらに、クルマを通じて多くの友人を得ることもできました。同好の士の大半はむさくるしく、そしてヒトクセある人たちですが、クルマの話となると、夢中になつてしまうような人たちがかりです。

さて、私のウデはと申しますと、徐々にではありますがレベアアップしたようで、先日A級ライセンスを取得し、競技会でも何度か入賞できるようになりました。これもひととに努力の賜物、といったところですが、やはりカラーラだったから、ここまでモータースポーツを楽しめるようになったと思います。

というわけで、私と愛車の雄姿の写真を見てください。

イージードライブを楽しんで燃費17km/ℓ！ 白いスプリンター・セダンは快調!!

大阪府吹田市 西山健一（33歳）

弟から譲り受けたブルーバードは、6年おちの古いクルマであった。車検が1年残っていたが、いろいろ考えた結果、3月にスプリンターの新車を手に入れた。もともとクルマにはあまり興味がなく、操作がらくなオートマチック車を選んだ。セダンである。そして色は、迷った末に白にした。

現在、クルマは快調そのものである。パワーステアリングでハンドルは軽く、長時間ドライブしても、そんなに疲れることはない。車体が白のため、雨が降ったときの翌日は、必ずクルマを洗っている。白は、いつもきれいにしておかねばならない色である。

友人のいる名古屋に行くため、よく名神高速道路を利用する。吹田から名古屋まで、途中1回休憩して、約3時間で走る。ゆっく走り、約90km/hである。つまり経済運転をめざしていることと、ゆっく外外の景色を楽しんで行くので、当たり前17km/ℓから、まず燃費はいい感じである。

運転中の楽しみは、景色と車内のクラシック音楽である。クラシック音楽を車内で聴くのはシャレている。心を静かにし、運転もより安全運転となる。パツパツ



ンデルスゾーンの曲を好んで聴くが、助手席に乗る人は、あまりクラシックが好きでない人が多く、苦笑している。私のクルマは、派手な形をしていて、乗れる大衆車である。色も白で、これという特徴はない。あえていうなら、気軽なクルマ、ということだろう。仕事でアメリカやヨーロッパへ行つたとき、あちらのクルマをよ

く観察してみるが、これはおもしろい。

日本車と比べて、アメリカ車は大きく堂々としている。ヨーロッパ車は個性的なクルマが多く、その国の国民性がよく出ていると思う。デザインもシャレていて、小型車のデザインには、思わず見とれてしまう。性能に関しては知らないが、外観は日本車よりも好きである。

日本車は、だいたい同じようなスタイルで、性能も似たようなものではないかと思う。大量生産による大衆車の結果のようであり、多くの人と同じように、私もその中から1台を選んだ。色は白、形はセダン、ミッションはオートマチックという選択だった。

今後、期待したいのは、できるだけ個人の好みが生かされたような個性的なクルマがでてくることである。多少費用がかかっても、そんなクルマに乗りたいたいと思う。

限定車で全国にたつた200台!! とつても気に入っているランサー・マリエー

私のくるま（なぜか懐かしいこの名前）は、三菱ランサーファイオーレ・マリエー（1300cc）です。

このクルマ、実をいうと免許取得後2台目で、1台目は日産サニー（1400cc）の2ドアに乗っ

神奈川県横浜市 栗原喜代子（21歳）

1台目は「クルマを買うなら、絶対スタイルの良い2ドア車だ」と思い購入したのですが、2ドアというのは、ドアがとにかく大きくて、免許取りたてだった私は、

JAFロードサービス隊 冬の故障車救援エピソード（関西編）

ラジエーターの中から、 浮かんで来たアイスキャンデー?!

2月の寒い朝のこと、中国自動車道からオーバーヒートの救援依頼が入りました。現場へ急行したところ、エンジンはカンカンに焼けていましたが、ラジエーターは冷たい状態で、ラジエーターのキャップを外し、冷却液の量を点検。冷却液が入っていないので、補給しました。するとそのとき、ラジエーターのコア上部から、細長い棒状の氷が浮き上がってきたのです。

ユーザーさんに、冷却液に凍結防止剤を入れていたかどうか、暖機運転をしてから走行したかどうか尋ねてみると、「暖機運転は10分焼きも屋さん、エンジンラブルだけは起こさないで!」

冬の風物誌のひとつに、焼きも屋さんがあります。この焼きも屋さんのクルマが、いったん故障しようものなら、我々JAF隊員は非常にづらい思いをするのです。

冬の寒い日。そう、いかにも焼きも屋の美味しそうな夜のことでした。焼きも屋さんの軽トラックが、北陸自動車道の長浜IC近

福岡サービスセンター 宮田佳直 程度しましたが、凍結防止剤については、会社のクルマなのでわかりません」との返事でした。

LLCあるいは不凍液を入れずに、また入っていないとしても非常に濃度の薄い状態だったので、寒さのため冷却液がラジエーター内部で凍結。冷却液が循環しないまま連続高速走行をして、オーバーヒートして、シンダーのガスケットまで損傷してしまう結果となりました。

寒くなる前に、ラジエーターにはかならずLLCなどを入れておく必要がある」と強く感じた一件でした。

早速、出勤したわけですが、故障現場に着き、エンジンがかからないということなので、エンジン（荷台の下にある）をのぞき込んでビックリ。エンジンの直ぐ上には、赤々と燃える焼きも屋用のガスバーナーが、



いく度となく駐車場て他のクルマに「ドカン!!」とぶつけそうになり、苦勞しました。
そしてまた、1台目のクルマはバックのとき後ろが見にくくて、やはり後ろのクルマや壁、電信柱などと接触しそうで、ヒヤヒヤしました。

そんなことで「2台目は4ドアがいい」と思って買ったのが、このクルマ。色は白。なぜなら、汚れが目立たないし、清潔な感じがするから。というよりは私自身、白という色が好きだったからなんです。前置きが長くなりましたが、さつそく我が愛車のインプレッション（意味がわからず、思わず辞書を調べました）を書きたいと思っています。

このランサーファイオーレ・マリエは女性仕様車で、全国限定200台というスタイルもの。

外装は、普通のランサーファイオーレとはほとんど違わないのですが

ただひとつ、バンパーの上のデザインがちよつと違います。

このクルマのいいところは、むしろ室内にあるのではないかと思います。まず第一に、座席シートの柄が、いかにも女性らしい感じのもので、かわいらしい感じがすること。

第二に、鏡付きサンバイザーです。多分、一般のクルマにはサンバイザーの後ろに鏡はついてないかもしれませんが、このクルマにはその鏡がついてます。これは女の子である私にとっては、とても重宝しています。そしてもうひとつこの鏡の横には免許証入れもあるのです。

第三に、1300ccのクルマとしては、割合ゆつたりとした広さのあること。その割にはトランクの広いこと。

最後に、まだ1年半くらいしか乗っていないのですが、まず故障のないこと。運転のしやすいこと。

というわけで、このクルマ、私自身とても気に入っているのですが、フォグランプは壊すわ、あぐくの果てドアをへこますわで、このクルマにも苦勞をかけているので、あと3、4年はつきあつて大切に乗りていきたいと思っています。

エンジンをのぞき込んで見ても、下側からでは、とても手が届きそうにありません。となれば、やはり僅かにあいたガスバーナーと荷台との隙間に、手をつた込むしか方法はありません。

少しでもガスバーナーに手が触れようものなら、大火傷まちがいなし。やつとの思いで、なんとか

出かける前に忘れずに！
チエーンやタイヤサイズの確認！

2月中旬だったと思う。19:00頃、「タイヤチエーンを巻いて欲しい」という要請が、六甲山上のユ一ザーさんから入った。

この時期の六甲山は、昼間は路面状態が良くても、日没後は凍結し、路面に雪が積もることもめずらしくない。

現場に到着して、タイヤチエーンを巻こうとしたが、タイヤに合わなかった。ユ一ザーさんに聞いてみると、タイヤサイズに合わせて買ったものだし、以前も同じサイズのタイヤに巻いていた」とのことだった。

よく見ると、アルミホイール付きのタイヤである。再度、ユ一ザバッテリーがないだけで、クルマは動かなくなるのですか？

「エンジンがかからない」というユ一ザーさんからの救援依頼。

現場に到着して、エンジンキーをスタートの位置まで回しても、ユ一ザーさんの言われたとおり、

火傷せずに修理を終えましたが、ガスバーナーの熱とヒヤ汗で、上半身は冬だというのに汗びっしょりでした。

それ以来、冬が来て、焼きいも屋さんのクルマを見かけるたびにあのヒヤ汗びっしょりの思い出が蘇り、エンジントラブルだけは起こさないで、と願う私です。

神戸サービスセンター 平沙光雄

たえタイヤサイズと同じタイヤチエーンでも、ホイールを替えたりすると、こういう結果になることもある。実際にタイヤチエーンを巻いてみて、はじめてタイヤに合ったチエーンと言えらるのだと思う。チエーンを買い替えたときや、タイヤを替えたときは、出かける前に一度、装着してみることをお勧めします。

神戸サービスセンター 坂田憲一

エンジンがかかりません。ボンネットを開けて、エンジンルームを見てみると、なんとバッテリーがありません。そこでユ一ザーさんに聞いてみると、「車上荒

兄譲りのラリー仕様ジェミニZZ。 その弾み具合は、お尻の肉にこたえます!!

ろくにクルマをいじったこともない私が、兄から譲り受けたのは真つ赤なジェミニ1800ZZです。

フオグランブ、ロールバー、バケットシートetcという完全なラリー仕様車ですが、私は乗り心地のよいきれいなクルマが好きでしたので、このクルマを勧められたときは、随分迷いました。

結局、決め手となったのは、兄の熱意というところでしょうか。

兄はこのジェミニに非常な愛着を感じているらしく、ニューファミリアを手に入れた今でも、「他人の手には渡したくない」と、泣き落としをかけるのです。私からは、ただのポンコツしか見えない、汚いジェミニのどこがそんなに兄を惹きつけているのか、それを自分で確かめてみようと思ったわけですが……。

乗ってみてまず驚いたのは、その乗り心地の悪さです。海外ラリー用のショックアブソーバーに替えているものだから、サスペンションが硬くて、その弾み具合といったら、いくらお尻の肉が厚い私でも、さすがに悲鳴をあげてしまいました。

しかも、前輪のホイールバランスが狂っているため、120kmくらいスピードになると、腕がし

神奈川県横浜市 伊藤ゆり子

びれるくらいハンドルが振動してきます。こんなときはつくづく、これはひどいクルマだなアと感じます。そんなふうで、最初は後悔の連続で、兄にも文句の言い通しでしたが、半年たった今では、私もすっかりジェミニの魅力にとりつかれてしまいました。

エスプリを感じさせてくれますし、それについて正面から見ると、何とも言えない愛嬌があり、そのポロボロのボディさえ、今まで走ってきたジェミニの歴史を彷彿させてくれるようで、非常な愛情を感じています。

クルマの構造など、何も知らない私ですが、かわいいジェミニと少しでも長く付き合っていくために、うるさながらも、兄をつかまえては質問責めに行っている毎日です。



しにあい、クルマのただけでなくボンネットの中も荒らされて、バッテリーも盗まれてしまった」ということでした。

ふと駐車をしてみると、その隅に古いバッテリーが置かれていました。

「あれは？」

雪の中、助けるつもりが助けられ。おばさん「力つけないアカン」に皆、力百倍!

冬本番、「クルマがスリッパして動けないから、助けてほしい」と、故障現場近くの民家から、電話を借りての救援依頼。

場所は京都市内の最北端、左京区広河原。この時期は、何日かに一度は除雪車を通さないと通行ができなくなる雪深い所。

市内から指令を受け、約40km弱の道程を、なんとか民家までは到着しましたが、雪の道で停車した途端、サービスクーラーは亀の子状態(雪で下回りがつかえてしまい、タイヤがカラ回り)となってしまう。あえなくダウン。なんとか脱出しようと、民家の方々、そして救援を依頼されたユーザーさんまで手伝ってもらいましたが、サービスクーラーは雪の深みにはまる一方。

私は、もう半分ヤケクソの状態で脱出作業を続けていました。

民家のおばさんは、コーヒーを出してくれたり、「力つけないアカン」と言ってお雑煮やミカンを出してくれた。最後には、「今日はも

「あれは、このクルマのバッテリーではありません。あのお……バッテリーがないだけで、クルマは動けなくなるのですか?」

「はあッ?」

そのバッテリーがクルマに合っていたので、なんとか急場をしのぐことができました。

「はあッ?」

京都市支部 藤村練太郎
う遅いし、みんな泊まって帰り」と言ってくれたりして、大変な応援ぶり。

さあ、休憩もシッカリとつたことだし、再度、雪の中からサービスクーラーの脱出作業に挑戦。結局、人力ではどうにもならず、民家のジープを借り受け、なんとかサービスクーラーを脱出させることができました。

こんな状態でしたので、ユーザーさんのクルマまでは、とても手が回りませんでした。クルマはそのままに、ユーザーさんをサービスクーラーで京都市内まで送り届け、その日は基地へ帰りました。

午後8時30分に出発し、帰ってきたのは午前2時頃。雪の中で立ち往生してしまったクルマは、2日後、除雪車によって引つ張り出すことができ、一件落着。

お粗末でした。



非常に軽やかに動いてくれ、 乗り心地は「新幹線」のようなカーリーナ

神奈川県川崎市 柴生玲子

我が家に車庫がつくようになつて13年。その間、主人の転勤に伴い、住まいの替わるごと4回。住まいの替わる毎にクルマも自動的に変わり、4回目に出会ったクルマがトヨタ・カーリーナ1800SE。このクルマとの出会いに大きな影響を与えてくれたのが、何と我が家の車庫だったのです。

つまり、当初のプランでは、安く手に入り、しかも家族の希望が一致していたのは他のクルマだったのですが、予定のクルマが、車庫から長さの点ではみ出す計算となり、急遽、我が家の車庫に合わせるクルマ捜しとあいなった次第。そして決まったのがカーリーナでした。そのカーリーナが届けられ、

運転席に座るより以前の段階で、つまり第一印象で、すぐこのクルマの虜になつてしまつたのです。

フォード・タウナスから三菱ギャランへ、そしてビュイック・リィガルへ替わり、運転は下手は下手なりに、どのクルマでもドライブを楽しんできて10数年。ところがカーリーナに出会って驚きました。第一印象ばかりでなく、何とも言えない感觸の良さなのです。

パワーステアリングでハンドルは軽く、坂道の多い今の住まいの近くは登りがきつ、フロントドライブは頼りになる感じ。さらに車内もトランクもゆつたり。大当たりのクルマ。ということ、大いに満足しているところ。大

クルマのメカに弱く、運転もうまいとは言えない私ですが、このクルマが「非常に軽やかに動いてくれる」ことはわかります。

ビュイックの場合、一週間も乗らないと、初めのうちはどうしても緊張気味になったものでしたが、このクルマの場合、久しぶりに触つても、すぐに私の身体と一体になり、ハンドルを握ると鼻唄まで飛び出してきたのですから、身体弱い母を乗せまうと、いつも「新幹線のように走る」と言つて喜んでくれます。

事故には十分に気をつけ、我が家の一員となつたカーリーナと、仲良くやっていきたいものと願っています。

冬の大阪アイス・バートン。 タイヤチェーンは忘れずに！

大阪中央サービスセンター 石神雄二郎

大阪サービスセンターに、「橋の上でクルマが動かなくなつた」とユイザーからの救援依頼が入りました。私は現場へ急行し、レッカー車から降りたとたん、すつてんころりん、みごとに転んでしまつたのです。

なんと路面がアイスバーンになっていました。とりあえず、ユイザーとともにクルマを押ししたり

その日は午前0時頃から雪が降り、かなり冷え込んでいました。が、まさかアイスバーンになつていとは思わず、ビックリです。雪の少ない大阪市内とはいえ、冬場はタイヤチェーンの準備を痛感した次第です。

「故障車救援エピソード」(北海道編)

●電柱が頼りの雪中救助

北の大地・北海道の冬が、厳しい寒さであるのは当然。たとえ平野部であっても、サラサラの雪が深く積もることがめずらしくありません。

特に幹線道路から外れた道路では、除雪も限られて、思うようにサービスカーを乗り入れることができません。そこで故障車の救助は他では見られないような方法をとることがあるのです。

昨年の冬のこと。旭川市郊外の雪深い地域から「スタックしてしまつた」という救援依頼が入りました。現場は除雪された道路から100mほど脇道に入った所。路面には雪が20、30cmほど積もつて

おり、レッカー車でも、そのままでは進入不可能。

こんなときは、どうするのでしょうか。

現場に到着したA隊員は、道路脇の大きな木にワイヤーを掛け、ウインチの力を利用して大木までレッカー車を近づけます。そして、そこまでたどり着いたら、また次の木や電柱にワイヤーを掛けて、という具合にスタックしたクルマの所へ近づいて行くのです。

こうして、雪の中でスタックしたクルマを無事救援。道路脇の木や電柱が頼りの救援作業は、雪深い地域ではそうめずらしいことではあります。

タイヤを交換して全てが快調！ 白いパールサーは「安全」なクルマ！

千葉県千葉市 平野時義（38歳）

5ドアのパールサー1500に、最近うれしいことが起こった。

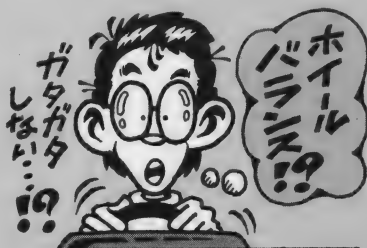
高速道路を走っているとき、80km位までは実にスムーズな走りなのだが、100km位になると突然ハンドルが「ガクガク」という感じて猛烈に振動していた。その振動がなくなったのだ。

この振動は、2年前にパールサーを購入した直後から経験していたもので、何が原因なのかわからなかったものだ。

無料でやってもらった初期点検でも、このことを強調してよくみてもらったが、クルマ自体には異常ないとのこと。その後の定期点検でも、ハンドル部分を特に念入りに点検・整備してもらったが、別に異常ないとのことだった。

だが、やっぱり100～105km位になると、突然ハンドルが振動するという状態は続いていった。試しに110km、120kmと速度を上げてみると、これはもうクルマが空中分解するのではないかと、思われるほど、ハンドルの振動はクルマ全体に広がってしまふ。

以前に乗っていたサニーなどでは、こんなことはなかった。他のパールサーに乗っている人に聞いても、こんな振動はないという答えだ。人間には持病がある。たまたま、そういう振動症のクルマにぶ



つかってしまったのか。

それなら、100km以下で走ればいいと、この2年間、スピード違反なし。安全運転で過ごしてきた。我ながら、ガマン強いというか、気にしない性質というか、他人を乗せたときなど、「このクルマ100km位になると、猛烈にハンドルが振動する。やってみようかなど」とやってきた。

そんな状態で、走行距離も4万キロを越えた。タイヤもトレッドの溝が、だいぶ浅くなった。そろそろ寿命だなと、タイヤを交換した途端、この振動が消えてしまったのだ。

原因は、タイヤのホイールパランスの狂いだった。タイヤはパール

サー純正のものではない。別にオーダーして装着したものだ。ちゃんとホイールパランスをとっていなかったらしいのだ。

現在では、100kmを越えてもハンドルに振動はこない。以前もこの振動以外に気になるところはなかったのだから、快調そのものである。

それと、もうひとつ。このパールサーに乗り替えて気がついたことがある。それはクルマの色についてだ。

現在のパールサーの色は白、以前のサニーの色はブルー系だった。

サニーのときには3度追突、接触事故にあっている。2度は駐車中であり、1度は走行中に横から接触された。3度とも夜間で、ブルーといった色が、夜間の視認性が悪いのが原因ではなかったかと思

っている。今の白いパールサーでは、こうしたことは全然ない。

とにかく、気になっていた振動もなくなったので、あと2年位はこのパールサーに乗るつもりだ。

●4月号では「私は、これでJdTを呼びました」の原稿を募集します。

原稿枚数は400字×2枚（800字程度）、住所、氏名、年齢、職業をお書きの上、愛蔵と一稿の写真を（願書裏でも可）を同封の上、左記宛にお送りください。〒105東京港区芝公園3-16-24バークビル6F「JAF出版部」オートルート編集部・トキチン86係。なお掲載分については、原稿料500円をお支払いします。

あつ、アクセルが戻らない！

北海道の雪は、サラサラとした乾燥雪。スキーには、もう言うことなしの雪質ですが、舞い上がったアスピリンスノーが各部に入り込み、凍結して、いろいろなトラブルを引き起こします。

次は、そんな「凍結」の例。

市街地を離れば、交通量も少なく、カーブも少なく、たいへん走りやすい北海道の道路。当然のことながら、ギアチェンジもほとんどなく、踏み込むアクセルペダルも一定で走行することが多くなります。

そんな道路から「アクセルペダルが滑る！凍結路面！」

滑る滑る！凍結路面！

スノトレのように、ソール面に細かな突起のある皮靴をはく北海道。これは、凍結した歩道でスリッパするのを防止するため。歩道もこんな状態ですから、夜間の車道は完全な凍結路面です。

夜間、札幌の市街から「なんだかパワーが出なくなった」という救援依頼が入りました。

●レッカー車のロープ凍結！

走行不能になったクルマをレッカー車で索引することは、ロードサービス隊ではよくあること。

夜間、札幌郊外で故障したクルマをレッカー車で吊り上げ、索引してきたO隊員。サービス工場の

ルが戻らない」という救援依頼が入りました。現場に急行したK隊員がクルマの下をのぞいてみると案の定、凍結した雪がビッシリと付いています。

アクセル開度を一定させて走っているうちに、クルマの下に巻き込んだ雪が凍結。アクセルリンクも凍結して動かなくなってしまうのだです。

こうした快適道路では、アクセルリンクばかりではなく、シフトレバーを動かすリンクが凍結することもあり、ギアチェンジができなくなることもあります。

現場に到着したM隊員が、エンジンを開始、走行しても異常ありません。クルマはFF車。原因は「サイドブレーキを引いたまま、3kmも凍結道路を走っていた」ということがわかりました。

ロックさせた後輪を、凍結路面で滑らせて走っていたのですからパワーが出ないのも当然です。

前て、ワイヤーロープのロックを外そうとしたが外れず、故障車はフロント部を上げたまま。

よく見ると、ロック装置が凍結しています。O隊員は工場でお湯をもらって解凍したのです。

愛車の エクボとアバタ



エクボ 小型で経済的であること
スタイリングがいいこと

アバタ リアスペースの狭いこと クラウラーの入力時や、登坂時のパワー不足

スターレット3000(58年式)
わが家の3台目のクルマが、スターレット1300で、毎日通勤の足として、活躍してくれています。

この前のクルマがFチエリーで、このスターレットがFRとなると、操縦性の面からいって違いますが、キビキビしたこのクルマのシャープな感じ、特にコーナーリングの小気味のよさは最高です。スポーツドライブと銘打って、特別なドライブはするわけではないのですが、家の近くの利根川の川端が絶好のサーキット(?)コースなんです。柏から取手まで直線距離で3〜4km、ノンストップで走れるんです。農道ですから、舗装はされていませんが、クルマも減

次に馬力について、1300のスターレットであれば、これくらいが限界かとも思いますが、向い風や登り坂、またクラウラー入るとガタツとパワーが落ちるんです。また高速道でも、80km/hあたりまでは快適ですが、これを超えるとバランスはくずれないのですが、パワーの方が急切れる感です。

居住性については、リアが狭い。大人はリアでは無理でしょうね。足がつかえてしまいますから。わが家では娘専用のシートになっていきます。私も絶対にリアには座りません。ドライブバーズシート、これは堅めの仕上がりで意外にいいです。チェリーと比べても……次は、視界について。後方はよく見えて問題はないのですが、前方に問題あり。フロントガラスの両脇のピラーが視界の邪魔になるんです。特にカーブの多い道を運

転する時に気になります。フロントガラスがもう少し広いとピラーも後へ下がって、視界を妨げないようになるとは思いますが、いかがなものでしょうか?

燃費は、普通走行で13km/ℓ、高速走行で16km/ℓ。まあ満足しています。

ケレン味あふれるスタイリングは太いに入っている点で、「エクボ」にあげたいところですね。

エクボ 出足のよさ、なめらかなハンドリング
アバタ コーナリング時の足回りの弱さ

高速道、登坂時のパワー不足

2年前、妹が免許を取得したのと同時に、クルマをスカイラインGTからスターレットに変えました。というのも、スカイラインを初心者の方が運転するには、車体が大きく、ハンドルも重い、視界が狭い等々の諸々の問題点があり、またちやうど車検も間近かに迫っていたため、これを機会にと女性でも運転しやすく、私もある程度、満足できるクルマをということ、スターレットを選びました。中古車で購入し、購入時の走行距離が1万6000kmで、現在が2万kmを少し超えたところです。

私は、週一カデードライバー、それも遠出となると、2カ月に一度くらい。走行距離も2年間で、5000kmを走っていないことになりましたから、使用頻度は多いとはいえないですね。

燃費は、3速オートマチックで平均12km/ℓです。さて、わが愛車スターレットの

最後に、このクルマの「エクボ」と「アバタ」をまとめてみます。まず、「エクボ」としては、小型で経済性のいいこと、そして、スタイリングのよさ。

「アバタ」は、「アバタ」も「エクボ」になってしましますが、強いとあげるとしたら、リアの狭いこと、クラウラー入るとパワーがガタツと落ちる点でしょうか。

このクルマは実にコンパクトに

まとめられていて、値段の割には、アクセスも正確とされていますから、走っていても軽快でいいクルマです。

クルマの手入れ? 水にワックスを入れて、それでクルマを拭くというのをやっています。ワックスを拭きとる手間が省けるわけ、結構きれいになりますよ。

いずれにせよ、いい奴です。

このクルマは!



また、3人以上の乗車の場合、登坂でのパワー不足についても、不満が残る点です。これらふたつの条件が重なった場合のエンジンノイズ、カラカラと息も絶えだえて、美しい風景のところを走っていても、とても風景を見ることができません。

しかし、市街地での走行やスタイリングについては申し分ないクルマと、自負するところで、まだまだ良き友としてつき合っているつもりです。

エクボ 小回りのきくクルマ

故障が少ない アバタ パワー不足

大人4人も無理な車室内スペース

スターレット1300(55年式) 全井裕明(広島県福山市 公務員)

スターレット1300(55年式) これは、家内が値段と排気量の点からセカンドカーとして最適と考え、結婚と同時に購入したものです。したがって、このクルマの使用目的もショッピングや近所への「チョイ乗り」がほとんど。おかげで、燃費は非常にいい。平均8km/ℓ。よくいって10〜12km/ℓくらいです。私はミニ・デイズルに乗っていますが、これは逆に非常に燃費がいいので、家内は喜んでます。2台共、燃費がわるかったら、クルマの維持費が大変ですから。さて、「エクボ」からいってみますと、小回りのきくクルマですから、市街地走行にはもってこいのクルマです。また故障の少ないことも「エクボ」としてあげたいです。5年乗って故障といえ、バッテリーのあがりくらいです。スタイリングは気に入ってます。「アバタ」としては、先にも述べ



エクボ ゴジラのような精悍なマスクと 安産型のオシリ 小回りのきく便利さ アバタ 燃費のわるさ

スターレット1300X(60年式) 車業 明子(東京都市 会社員)

60年4月、オートリートへの誌名変更と時を同じくして、FFスターレットをわが家は購入しました。初めての「私のくるま」です。スターレットを選んだのは、家族4人(子どもは6歳と0歳)が



「エクボ」としては、やはり何といても小回りがきくという点でしようか。下の子どもが生まれたのがこのスターレット購入後、通院にもつばらクルマを利用しました。病院が江戸川区の住宅街の狭い道の入り組んだ中であつたため、運転には神経を使い、その時はほんとうにスターレットにしようかつたと思いました。走りの方もキャッチフレーズ通り、軽快そのもので、リッターカーに對して、+0.3ℓの余裕というトヨタの思想にも感心しています。本当に「自分の足」という感覚で

エクボ 抜群の経済性とキビキビした走り

多目的に使えるサンルーフ アバタ 防音の不十分と車室内の狭さ

スターレット1300S(57年式) 車業 廣久(東京都市 会社員)

スターレットが、わが家の一員になつたのは、いまから3年前の57年10月でした。以来、片道25kmの通勤に毎日元

気よく走ってくれ、走行距離も4万3000kmを超え、現在も絶好調です。

まず、「エクボ」ですが、一番にあげたいのが抜群の経済性です。真夏の渋滞で有名な、国道13

使えるクルマだと思えます。

もともと、これらのことは「車室内」の余裕とは相反することでもあり、ある程度はそれを犠牲にすることもやむを得ないのてしようが、わが家に関しては、その点はあまり問題ではありません。(女房がヤセ型(36kg)なので...)ということ。アバタとしてあげると燃費です。いまのところあまり遠出をしていないせいもあるでしょうが、13km/ℓというのは何となく物足りない気がします。その他には、これといった不満もなく、強いていえば、このグレードにはドアポケットがないことかなあと考えても、その代りに付けたオプションのカサケットが濡れた傘をそのままそれに入られるという便利なもので、「アバタ」転じて「エクボ」となす、といった感じです。

最後に、僕が実は一番気に入っている点をいわせてもらおうと、それはあのゴジラのような精悍なマスクと安産型のオシリです。



「愛車のエクボとアバタ」は毎月、車種をきめて、その車種のユーザーの声を集めて誌面づくりをしています。愛車の気に入っている点、不満な点などを、400字詰原稿用紙2枚程度にまとめ、「愛車のエクボとアバタ」係までお送りください。3月号は「日産・スカイライン」です。しめ切りは1月20日。掲載の場合は、薄謝をお送りします。

しかし、低燃費車だからといって、カッターリ走りかというところでもなく、コンパクトボディで小回りもきき、狭い路地や、駐車場の取りまわしもラクだし、走りもキビキビして、スタートダッシュもなかなかのものです。オブ・アンダーソンのTV・CMを思い出して下さい。まさにあの画面通りです。

エクボ市街地でも15km/ℓいく燃費のよさ アバタリアワイバーなどのスイッチの操作性のわるさ

スターレットS-1(60年式) 機 隆晴(兵庫県赤穂市 会社員)

通勤の足として使えるクルマとして、燃費のよいこと、よく走ること、1500cc以下であること、の条件を満たすクルマとして、スターレットを60年の3月に購入。前のクルマのシグマとどうしても比較してしまい、そうすると「エクボ」はかりになつてしまいます。まず、燃費は市街地平均で15km

次の「エクボ」としてサンルーフをあげることができません。スライド式ではなく、チルト式ですが、チルトアップすると、換気効果もよく、ヒーター使用時には頭寒足熱で気分スッキリ。梅雨時には、小雨でも開けることができて、小回り止めとして、夏には車内の熱気抜きと、一年を通して使用し、大いに重宝しています。

次に、「アバタ」ですが、軽量車体のせいか、遮音に難があるようで、車外の音がまるまる入ってきてしまいます。特に、雨の日には、タイヤの水切り音などで、ラジオのポリウムをあげないと聞こえなくなってしまうほど。信号待ちなどで停車するたびに、ポリウムを下げるという具合です。アバタ車内のスペースの狭さも「アバ

タ」です。FFのスターレットに比べると、FRなので、少々狭いように思うし、2ボックスのためトランク・スペースがないので、荷物を入れるとすぐ一杯になってしまいます。

以上、アバタも何点かありますが、電子制御なんかは装置などの最新メカや、パワステ、パワーウインドウなどの便利な装備もな

るみたいですね。

次に「アバタ」ですが、リアワイバー、熱線、パーキングランプのスイッチがハンドルの前にあり、使いにくいこと。夜間走行時よく間違つて操作してしまいます。その他には、メーター類のオレンジ色は、夜間の長距離走行は目が疲れます。

他車とよく比較検討し、購入したこのスターレットは正解だった。ボディカラーが赤なので、気分的に2、3歳若返った感じで、大事に乗りたいと思います。



エクボハンドリングがシャープ アバタリアワイバーがよく汚れる

スターレットX-1(60年式) 尾上泰一(群馬県沼田市 公務員)

池田英三氏の「A.T車のドライビング」を何回も何回も読み返して、A.T車に決めました。結果は大満足です。リッターカー並みのボディに、大きめのエンジンを載せていることも関係しているのしょう。加速面は文句なしです。高速道路へ進入する時も、本線へ入った時点でチャイムが鳴るほどです。

欲をいうと、追い越してキック

ダウンした時、2レンジの変速点が120km位に設定されていると、より安全かな、と思います。次に、気になる燃費ですが、毎日「車計簿」をつけているので、大体把握しています。高速を利用して遠出した場合15km/ℓ、16km/ℓ、片道20kmの通勤で13・5km/ℓ、14・5km/ℓです。当地は、山間部なので、2レンジを多用しています。その方がD

レンジより燃費がよくなるんですよ。どうしてでしょう? ハンドリングがシャープなこと。これは気持ちいい。峠道や農道で、自分の思った通りにキビキビ走ってくれます。目立たないところですが、防錆の気配りもしてあるんです。F・フアイダーの内側に、プラスチックのカバーがされて、水・泥が奥まで入らないようにしてあったり、下回りの力のかからない部品の取り付けは、ゴム・プラスチックのブッシュを介してビスが立ってあるため、今までのように、ビス穴から発錆しないように配慮さ

れているのが、とても嬉しいですね。以上がこのクルマの「エクボ」で、まさに「エクボ」だらけといったところ。前に乗っていたのがスバル360でしたから、それと比較すると「アバタ」といえる点があるところありませんが、強いアバタ・ウインドがよく汚れる点でしようか。



毎月オートルートを楽しく読まさせていただきます。
 実は、ぼくはまだ高校3年の学生なのですが、自動車に大変興味があり、オートルートを読んで勉強させてもらっています。
 中でもエコノミー・ドライブ・クリニクやクルマのメカニズムのところは、一番好きなどころでわからないこと、知らないことがわたりやすく書いてあるので「なるほど」と思わず声にでてしまうぐらい感心させられます。

(狛江市 沢田卓也)

エコノミー・ドライブ・クリニクについての
 ご意見、ご感想を編集部までお寄せください。

●あなたもドライブ・クリニクを受講してみませんか。

受講希望の方は住所(電話番号も必ず)・氏名・年齢のほかに運転免許取得年数を
 所有車の車種・年式などを明記の上、官製葉書で〒100東京都千代田区公園3-6-24芝パークビル内「ガキ出版」に「オートルート」編集部までお寄せください。

エコノミー・ドライブ・クリニク

アドバイザー 池田英三 (評論家)
 受講者 友田信一さん

スポーティー・カーを スムーズに運転する秘訣

年令を問わず、スポーティーなクルマを、運転を楽しむために乗れる時代となった。最近の国産車では、スポーツカーなみのエンジンを搭載したセダンやクーペがたくさんあるからだ。いわゆるDOHC、ツインターボなどの高性能エンジンがごく実用的なクルマにも使われている。

つまり、ツインターボ・エンジンが遊びのためのもので不経済という時代ではなくなった。これらの高性能エンジンも電子制御の燃料噴射のため、低回転でも扱いやすく、しかもふつうに使えば燃費も悪くない。ただし、エコノミー・カーとは違ってドライバーはそのクルマに合った運転をするほうがいい。

それは、高性能だからといって、あまり気負っている、シヨックの多い運転になりやすく、燃費も自然と悪くなる。スムーズに走れるようになれば、燃費だけでなく、タイヤとかブレーキの消耗まで含めて、経済的にスポーツカーとしての性能を楽しめるようになる。

POINT 1

市街地では 楽な方法で運転する

今回のクリニク参加者は、私立の女子高校の先生で、国語が専門という友田信一さん。33才。免許をとったのが53年というから、ちょうど7年というキャリアである。

職業からは想像しにくいですが、根っからのスポーティーカー好きな人であるらしい。今までに乗ってきたクルマが、コロナ1800SL、カローラ1500ST、

そしてこの前の型のスプリンター・トレノ、そして1年前から今のトレノ・アベックスという。どれも、そのモデルはスポーティーなものばかりだ。

参考までに、このスプリンター・トレノというのは、セリカの1600GTに搭載されていたツインターボのエンジンを、カローラ/スプリンターのクーペに積んでスポーツ・モデルにしたクルマである。



受講者、友田信一さんはスポーティーカー大好き人間。今まで乗り継いできたクルマは、全てスポーティなものばかり。



リアに輝くTRUENOのエンブレム。この種のクルマをスムーズに駆るには、自分なりの楽な方法を見つけるのが一番。

Economy Driving Clinic



今でもレビン／トレノにはセリカやMR2と同じ1600ツインカム16が搭載され、足回りも当然スポーティーな運転に合うように強化されている。したがって、いまだに後輪駆動で操縦性を重視していることもあり、クルマそのものは軽量で、見かけよりすごい高性能車だ。改造がごく制限されているラリーなどにもよく使われているのはそのためである。

さて、友田さんの運転するトレノでしばらく都心を走って判ったことは、ごく気まじめにこのスポーティーカーを運転しようとしていることだった。

そのために混雑した道路では、なんとなくギョちなく、同乗者にもショックが感じられた。見られている緊張感もあるのだ、ふだんより余計正確に操作しようとしているのか、それが裏目に出たようだ。最初はいかにも学校の先生だから、とも考えたが、原因はほかのところにある。

つまり教習所で教えるような基本に忠実な操作は、このような高性能車を市街地で使うときにはかえって邪魔になる。さらに高性能なスポーツカーを含めて、市街地の運転はもつとルーズな感じがいい。運転がいい加減でいいというのではなく、楽に感じる方法があれば操作の方法を変えていい、という意味である。

例えば、この種のエンジンでは、回転の低いところでは粘りがいい。そのため、クラッチの操作も、いけないといわれる半クラッチを、ふつうより使わなければスムーズに走れない。

クラッチをポンとつなぐのではなく、少し滑りを感じるぐらい時間をかけるほうがいい。アクセルとのタイミングがうまくなればポンとつないでもうまくゆく

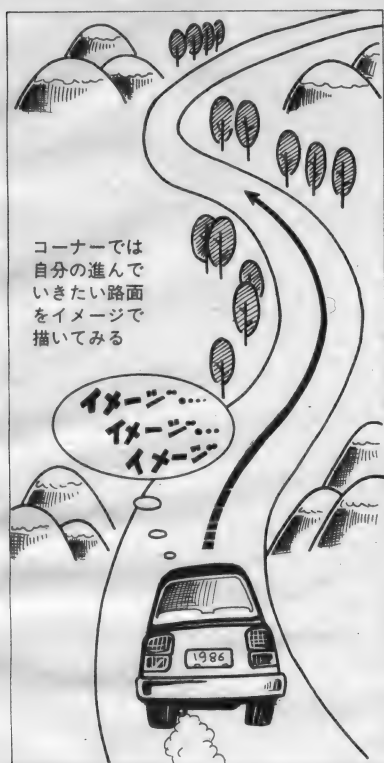
が、市街地ではゴマかすに限る。そのくらの耐久性は考えてあるから心配ない。また、発進から加速するときに、いち



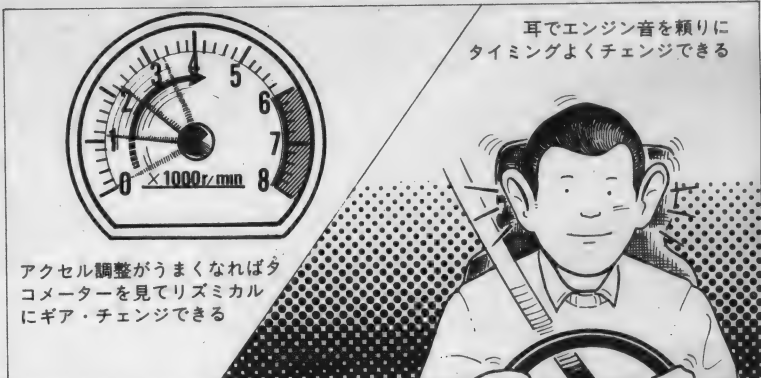
いちクラッチ・ペダルから足を離す必要はない。力を抜いて浮かしてあれば、クラッチ・ペダルの上にあっても構わない。ビギナーの場合は、このあたりの判断がつかないが7年もスポーティーなクルマに乗っているのなら、もつと楽な方法を研究したほうがいい。そしてエンジンの使い方も同じで、ギリギリで走れる回転をさぐりながらギア・チェンジする。

この場合、アクセルを大きく踏むとかえってスムーズさが失われる。3速や4速で走りたいなら、アクセルはデリケートに踏みこむと、チェンジの必要を感じないで加速してくれる。

ツインカム・エンジンは、高回転ほどパワーが出るのが特徴である。しかし、市街地を走る時は低回転の性能をうまく見つけながら、ギアを選ぶと経済的。ただし、よほど空いていないと4速を使うチャンスはないから、このような条件ばかりでは燃費は悪くなる。



コーナーでは
自分の進んで
いきたい路面
をイメージで
描いてみる



アクセル調整がうまくなれば、
タコメーターを見てリズムカル
にギア・チェンジできる

POINT 2

ギア・チェンジは リズムカルに

さて、友田さんの運転はふつうの実用車ならとくに問題はない。しかし、もしパワフルな加速感のためスポーツカーなクルマに乗っているのだとしたら、それを生かしていない。

誤解のないようにいっておくと、これは急加速する時のほうが、かえってうまくいっているというのだ。ふつうの道路で前にクルマがいるような条件になると、発進してから加速、ギア・チェンジがどうもリズムカルでない。とくに、セカンドに入ってから、アクセルを積極的に踏まないため、いつまで

もセカンドのままで走ってしまふことがある。急登坂でもない限りこの走り方は損だ。発進加速はたとえ40キロまででも、リズムカルにギア・チェンジできるぐらい積極的な加速のほうがかえって経済的である。そのほうが感じもいい。

これは実用車でも同じことで、ドライバリーによって、それぞれクセがある。しかしこのようなエンジンでは、ふつうより高いスピードまでセカンドで引っぱっても構わないが、同じスピードで加速する必要があるのなら早くサードに入れたほうがいい。

POINT 3

コーナーでは イメージを描く

このようなスポーツカーなクルマに乗ると、一般にはハンドルの切りかたがシャープになる。この点では、友田さんの切りかたはむしろノンビリ型だった。なお、

このクルマにはパワーステアリングがなく、ハンドルは駐車するときなど低速でクルマを動かすときは重い。

そのためにクセがついたのか、つい逆手ハンドルをやることもある。これは意識して、止めるように練習したい。その理由はこのようなスポーツカーでは簡単なこと。つまり、逆手で切ると、瞬間的に切り戻しができないからである。

コーナリングの性能が優れたクルマほど、砂利とか雨、雪など滑りやすい路面でリア・タイヤが振られることがある。いわゆる尻を振った場合には、切ったハンドルを戻す操作がいる。カウンターステアである。手にクセがついていると、この戻す感覚がでない。

また、カーブを曲る時、方向安定はい

このあたりの感覚は個人差があるが、パワフルなクルマほどアクセルの踏み方の基本が大事になってくる。アクセルを一気に踏んだら、セカンドなどではそのまま加速してしまう。そのため、アクセルは加速感に応じて徐々に大きく開いてゆくのの基本である。

これができれば、タコメーターを見てもいいし、耳で音を頼りにタイミングよくチェンジできるようになる。急発進の時ならだれでもやっているが、一般道路の流れの中ではこのリズムをとるのが結構難しいのだ。

加速の途中でアクセルをゆるめなければならぬのは、一気に踏みすぎてからである。

いのだが、つい近くを見るクセがある。もともと遠くを見て、自分の進んでいきたい路面をイメージで描いてみるといい。テニスをやっていたという友田さんでいえば、ボールの球筋をイメージして打つのと同じことである。

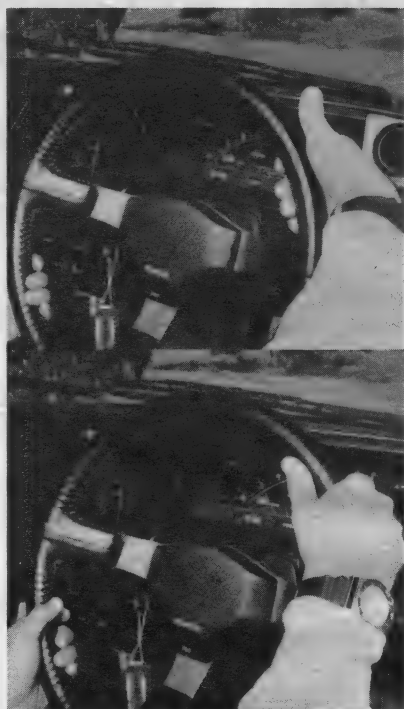
クルマが曲る時、ハンドル操作の結果ばかり追っていると、途中で修正したくなる。ドライバリーのイメージができていれば、自然と安定してその方向に進むものである。

これは高速道路での車線変更が一番はっきりしたようだ。友田さんは高速道路で、どうしても一般道路でやっているようにハンドルを切ってS字状になる車線変更をしていた。しかし、自分の行きたい方向をイメージする練習を何回かやったら、自然と僅かなハンドル操作でイメージした目標に向かって走れるようになった。

Economy Driving Clinic



スポーティカーで大事なものは、ハンドルに受ける反発力を感じながら、しっかりと確保することだ。肩の力を抜き脇を引締め、フォームがベスト。



ステアリングの握り方にもコツがある。まず、親指以外の4本の指の第2関節を軽くステアリングにあて、柔らかく包み込む(写真上)。続いて手の平をかぶせるようにして親指をステアリングに沿ってあてる。

POINT 4

ハンドルの握りは反力を感じることが肝心

POINT 5

スポーティードライブでは緊張して走る

市街地ではルーズな感覚でいいとはいったが、逆にクルマの性能を楽しもうとする時は、操作は正確にやってみよう。スポーティーカーはそれ自体がもっている性能のポテンシャルが高い。それだけ、同じ条件ならふつうのクルマより楽である。そのため、つい気を許してしまうものだ。

しかし、ツインカム・エンジンは高回転を使うほど馬力が出るが、ギア・チェンジとかクラッチ操作は手を抜いたら危

険だ。とくに、ブレーキはコーナーの手前や、上り坂でも積極的に使って、スピードを抑えることをケチってはダメだ。いくらサスペンションやタイヤの性能がよくても、原則としては公道ではスロ―・インを守るほうが、速く、安全に走れるものである。そのため、友田さんはギア・ダウンのタイミングをもう少し早目に判断したほうがいい。

ふだんはノンビリのリズムを、急ぐ時は速いリズムを使い分けて欲しい。

ラすることがある。これは路面の変化による反力を受けているのに、ハンドルをしっかりと確保していない証拠だ。

これを直すには、まずハンドルの握り方のコツを教えた。皮巻きのスポーティなステアリング・ホイールでも、棒握りしてしまつたら反力を感じにくくなる。いくら強く握ってもキック・バックに對しては、手首ごと振られてしまう。

このようなクルマでは、とくに指で包むようにして、親指はハンドルに当たっているほうがいい。こうすると、直進でも、カーブでも反力が指から感じとれるので、力を入れなくても確保できる。

このようなコツは、テニスのラケットでも同じだろう。どんなスポーツでもいうグリップのメカニズムだと思えばいい。自動車からのハンドルも強く握ってしまうと路面からのフィードバックが伝わらなくなる。軽く握つていれば、直進するようなクセがあることが判る。

スポーティーカーという、つい強引に

走ることがある。これは路面の変化による反力を受けているのに、ハンドルをしっかりと確保していない証拠だ。

これを直すには、まずハンドルの握り方のコツを教えた。皮巻きのスポーティなステアリング・ホイールでも、棒握りしてしまつたら反力を感じにくくなる。いくら強く握ってもキック・バックに對しては、手首ごと振られてしまう。

このようなクルマでは、とくに指で包むようにして、親指はハンドルに当たっているほうがいい。こうすると、直進でも、カーブでも反力が指から感じとれるので、力を入れなくても確保できる。

このようなコツは、テニスのラケットでも同じだろう。どんなスポーツでもいうグリップのメカニズムだと思えばいい。自動車からのハンドルも強く握ってしまうと路面からのフィードバックが伝わらなくなる。軽く握つていれば、直進するようなクセがあることが判る。

スポーティーカーという、つい強引に

走ることがある。これは路面の変化による反力を受けているのに、ハンドルをしっかりと確保していない証拠だ。

これを直すには、まずハンドルの握り方のコツを教えた。皮巻きのスポーティなステアリング・ホイールでも、棒握りしてしまつたら反力を感じにくくなる。いくら強く握ってもキック・バックに對しては、手首ごと振られてしまう。

このようなクルマでは、とくに指で包むようにして、親指はハンドルに当たっているほうがいい。こうすると、直進でも、カーブでも反力が指から感じとれるので、力を入れなくても確保できる。

このようなコツは、テニスのラケットでも同じだろう。どんなスポーツでもいうグリップのメカニズムだと思えばいい。自動車からのハンドルも強く握ってしまうと路面からのフィードバックが伝わらなくなる。軽く握つていれば、直進するようなクセがあることが判る。

スポーティーカーという、つい強引に

友田信一さんの受講後の感想

クルマを曲げてやろうとする。だがカーブとはこの自己直進性に逆らう操作だと思えばいい。切ったハンドルを戻さねないようにコントロールする。パワーステアリングのクルマが高速でも重くしているのはこのフィードバックを出すためである。

免許を取得して7年。いつのまにか、クルマを走らせる楽しさを忘れてしまいました。これは、自分の運転に自信がなく、不安な事が多いためだと思いました。

どんな時、不安になるかというと、やはり東京都内を運転している時です。信号が多い都会は、慣れない私にとっては最も不得手とするところ。そこで受講の時は、その辺を重点的にチェックしていただくことにしました。すると、クルマの流れに乗ることが出来たし、停車すれば前車との車間を詰めすぎない、ハラハラするシーンが度々。同乗の池田先生もかなり冷汗を流したことを思います。いろいろな点を注意され、これが今までの私の運転だと思つて怖くなくなつてしまいました。

途中、見ていられなくなったのか池田先生が、模範運転をしてくださいました。自分の手足のように自由自在にクルマを扱う手際にした感服するばかり。池田先生の運転を見肌で感じ決めしました。もう一度、ゼロからクルマを運転するというをやりたいとおそうと。



Shop Guide

読者の
お気に入りの
お店

●Kendall

大阪市南区道頓堀1の東5の10

日本では入手できない魅力的な小物
から欧州車のオリジナルウェア
があるカーブティック

大阪



ブティックを思わせるグランドの外観。道頓堀を抜けたところにあり、そのショーウィンドには、1953年型MG-TDが見える

大阪・道頓堀のはずれにある「Kendall」は、ポルシェ、BMW、ベンツなどのオリジナルル

エ、アクセサリを数多く置いてある、シャれたカーブティックです。他にも、こうしたお店は、いくつかありますが、日本では、手に入りにくいグッズも置いてあるのです。例えば、ポルシェ社の「ガラス細工」もそのひとつ。一輪車しに使えるような、花びんやビールのジョッキ：etc。どれもクルマに通ずる美しさがあります。そして、ポルシェのエンブレムがさりげなく記され、気品すら感じられます。

オーナーの重高男は、現在、1953年型MG・TD、1947年MG・TCCを所有。TDは、店のディスプレイとして2階のフロアにおかれています。

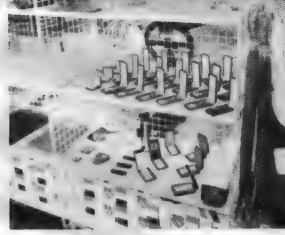
「やっぱりクルマが好きで、60年の4月にケンダールをオープンすることができました。まだ、オープンしてから日が浅いのですが、今では、じょう連の人まで、通信販売の方も順調に進んでいます」とのこと。

なかでも、PIAAのトレーナ

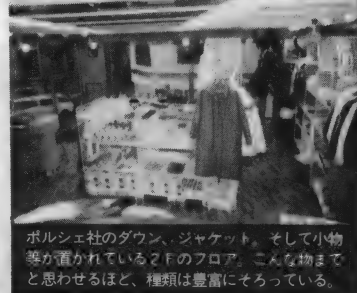


美しくレストアされた1953年型MG-TDは、今日では貴重な1台。鮮やかなイエローボディが人目をひく。

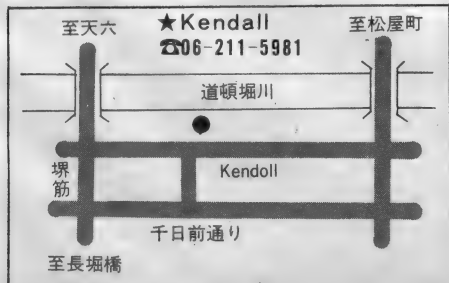
1、ウェア、ビレリーのスニーカーなどが人気商品。また、ポルシェのガラス細工以外でも、自分のコレクションとして買って来たウェアを見て、「どうしても譲って欲しい」とせがまれば、しかたなしに手離してしまうといったお人柄。大阪の人とクルマの関係について「大阪の人って言うのは、クルマにもものすごくお金をかけるが、ファッションまでは、お金をかけないようですね。なかには、ポルシェをノーマルのままで大切に乗りながら、なおかつ、そのクルマに合ったウェアを身につけ、クルマとのコーディネートをしている人もいますが、ごくわずか」できることなら、クルマに合ったウェアで乗りこなして欲しいと言ったウエアの御意見。ファッションナブルなウエアの他、珍らし



店内のレイアウト。ディスプレイもかなりファッションナブルにまごめられている。



ポルシェ社のダウン、ジャケット。そして小物等が置かれている2Fのフロア。こんな物までと思わせるほど、種類は豊富にそろっている。



好きな色、生地を選んでオリジナル・シートカバーを作ってくれる、こんなお店を見つけました

東京

店内には、サンプル用のシートがディスプレイされているので、デザイン、素材ともそれを見ながらオーダーすれば、きっと気に入ったシートカバーができるでしょう。

山手通りの富ヶ谷にオリジナルシートカバーを作ってくれるお店があるので紹介しましょう。お店のオーナーは、この仕事をはじめから8年目の泉秀樹さん。昔は、自動車メーカーのセールスマンだったそうです。

「本当だったら、自動車のパー

ツ類を売るお店にしかかったけど、他にも同じようなお店があった。それに比べると、当時は、メーカー純製のシートカバーをはじめ、市販されているものの品質もあまり良くなかった。そこで、内装ならいけると思った」というのが、きっかけ。現在では、20代から30代の人を中心に、毎月40〜60件もの注文があるそうです。色と素材だけでも150種類。これを、自分の好きな組み合わせで注文すれば、これまでは、まったく違った車内に変えることができた。またシートカバーを換えることにより、「まず個性が出ますね。車内の雰囲気も全然変わりますし、汗なども吸いとり、夏場はサラツとした感触。あと、シート本体が汚れないだけ、下取りのときだいぶ違って来ます」と泉さん。

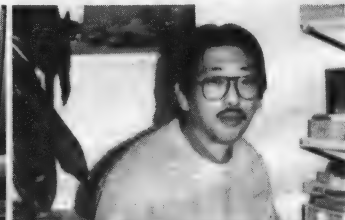
どんなクルマのオーナーも可能。もし、いままでに手がけたことのないものでも、オーダーメイドのスーツを作るように、すみからすみまで寸法をとるため、これまでのシートカバーのように、カバーがずれたり、縫い目がほつれたりすることもありません。」と自信满满。シートは、生地の素材により、値段もまちまち。なかでも、3万円から5万円ぐらいのオーダーが多いそうです。

汚れたら、ネットに入れて水洗いをして陽干し。まめに手入れをすれば、4年から5年はもつそうです。お客さんの中には、デザイン、色を選ぶのに1時間以上かかる人もいます。ポイントは、ボディカラーと同じ色にするか、

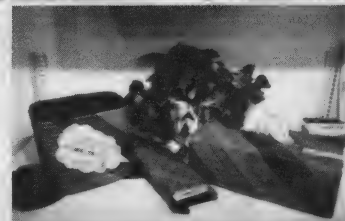
ポディカラーと好きな色の組み合わせで、ツートンにまとめる方法がいちばん、しつくりと決まるそうです。春の声が聞こえたら、車内を春らしい色でかざってみてはいかがですか。



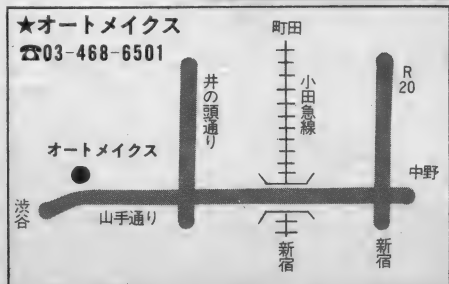
生地、カラーバリエーションも豊富。オールシーズン用の生地もそろっている。



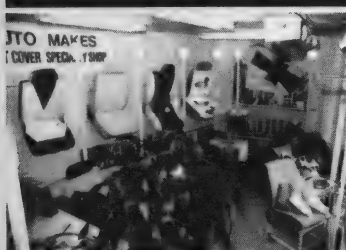
色デザインについてのアドバイスをしてくれる泉さん。オリジナルシートカバーのセールスポイントは、シートにピッタリフィットするように作ってくれる点。



パッチワークを使って作ったほんの一例。女性に人気のあるカラーリング、デザインです。



テイッシュユカラー、ザストボックスなど、いっしょにオーダーする人もいます。



お店は、山の手通りに面している所にあり、小田急線の代々木八幡駅から歩いて3分くらい。

Q 冬期間は寒さのため、バッテリーの比重が下がりますが、これを防ぐために12V/2Aの充電器を使って夜間(7:00PM~7:00AM)にバッテリーの端子をはずさずに、直接④端子に接続した充電をした場合、車の部品等(例えば、オルタネータ)に悪影響を及ぼすおそれはないでしょうか。

現在使用しているクルマは56年式スプリングターキーSR1500cc。バッテリーはNS60L。充電器は、簡便なもので、6Vと12Vの切り換えしかならないものです。

A はじめに、充電器を使った場合の正しい充電方法をお話しておきます。

①クルマのエンジン・スイッチは切っておきます。

②まず、バッテリーのターミナル部分の清掃をして、表面のホコリやチリを取り除きます。電解液があふれて、汚れていたりすると、ターミナルの腐食やリークの原因になります。

Q シートベルトの着用が義務づけられています。妊婦さんに対して、シートベルトを着用して、おなかの赤ちゃんに悪影響はないのでしょうか。

(東京都足立区 内田八重子)

A シートベルトの着用が60年の9月から義務づけられましたが、妊婦およびおなかの赤ちゃんに対して、シートベルトがどんな影響をおよぼすかについての資料は、法令の施行後でも浅く、集まっておきませんので、医学的立場からの見解が出るのはまだ先の話になると思います。しかし、かわい立派な赤ちゃんの誕生を願いつつ、お産にたずさわっている者の立場からしますと、シートベルトの着用は、おなかの赤ちゃんには好ましいものとはいえないと思います。

ただシートベルトの着用は衝突時などでの

③液口栓のはずせるものははずします。液口栓がはずれてしまうと、万一、引火した場合でも、爆発力は低下し、被害も少なくなります。

④電解液の液量が不足していないか、点検します。液面がLOWER LEVEL以下であれば、蒸留水をUPPER LEVELまで補水します。

⑤クルマにバッテリーを搭載したまま、充電器で充電する場合は、必ず①アース線をはずしておきます。

これで充電のための前作業は完了で、次に充電器のワニ口を②の接続を間違えないように、バッテリーに接続します。ついで充電器のスイッチを入れると充電が開始されます。

さて、ご質問のクルマの電気系統への影響の件についてですが、松野さんのお使いのバッテリーは6V/12V切換えのみの小型の充電器のようですので、夜間、充電をされても

受傷事故を防ぐ対策として義務づけられているもので、この点から考えますと、妊婦の方も対処すべきでしょう。そこで、妊婦の方は、シートベルトを正しく着用するように心がけるべきでしょう。

シートベルトは3点式のものを使い、肩のベルトは普通につけて、腰のベルトは、両脇の腸骨盤にかけるようにし、おなかの下、そ徑部あたりを締めるようにします。くれぐれもおなかにはかけないよう注意してください。おなかにかけると赤ちゃんが苦しい思いをします。

2点式のベルトは、衝突の際に腹部の傷害や子宮出血をひきおこす場合もあると、アメリカからの報告にあります。

さて、ごみてきますと、妊婦の外出は徒歩がいいか、それともクルマがよいのかと考

電気系統への悪影響はないと思います。

と申しますのは、クルマに搭載されている電装品類の電圧は大体9・6Vから14・5V位のものになっています。松野さんの場合は、充電器の容量が小さいので最高に電圧があがっても12Vを大きく超えることはなく、電装品の許容電圧内にあるので、大丈夫とお答えしました。

ただし、大型の充電器をお使いの方は、充電中にバッテリーの端子電圧が16V・18Vに上昇することもありますのでご注意ください。

電圧は、エンジンをかけると徐々に上がり、普通、乗用車の場合は12V・14V位しかありませんが、16V以上の電圧がかかる結果としてオルタネータなどを痛めるケースも出てきます。したがって16V・18V電圧の充電器での充電の場合は、車に充電はせず、バッテリーをクルマからはずして、充電することをおすすめします。

A えられる方もあると思いますが、私はシートベルトをしめても、クルマの方が安全だと思っています。特に都会の雑踏は、妊婦にとって危険物——階段、人混み、路上の突起物——と一杯ですから。

クルマに妊婦を乗せて、運転されるドライバの方、どうも安全運転を。そして、シートベルトのメーカーの方へ、妊婦用のベルト——たとえば、ネット状のものなどを考案していただきたいと思います。

東京大学医学部付属助産婦学校講師 (青柳かぐい)

《編集部 注》

参考のために、新道路交通法 施行令第26条の三の二を抜き出して掲載しました。妊婦は装着義務を免除されるものに入っています。警察庁に聞いてみたところ、なるべく装

なお、最後にバッテリーの取り扱い方を付け加えておきます。

バッテリーは充電時および走行中に多量の引火性ガスを発生しますので、爆発事故防止のためにも、慎重な取り扱いがたいものです。

①充電器の逆接続は絶対にしない。

②充電中、充電器のスイッチが入ったままワニ口をはずすのは危険です。

③充電中、バッテリーテスターを使用するのは危険です。

④走行後、バッテリーの端子をいじること危険です。

⑤バッテリーの点検や清掃時に、バッテリーの近くでスパークやタバコ等の火気を近づけると引火の危険性があるので、気をつけま

⑥バッテリーの近くで作業をする時は、眼鏡などで目を守るようにします。

(トヨペットサービスセンター技術部)

着してほしいとの解答でした。

(座席ベルトの装着義務の免除

第二十六条の三の二 法第七十一条の二第二項ただし書きの政令で定めるやむを得ない理由があるときは、次に掲げるとおりとする。

一 負傷、疾病若しくは障害のため又は妊娠中であることにより座席ベルトを装着することが療養上又は健康保持上適当でない者が自動車運転を運転するとき。

2 法第七十一条の二第二項ただし書きの政令で定めるやむを得ない理由があるときは、次に掲げるとおりとする。

一 負傷、疾病若しくは障害のため又は妊娠中であることにより座席ベルトを装着することが療養上又は健康保持上適当でない者が自動車運転を運転するとき。

とが療養上又は健康保持上適当でない者を自動車の運転者若しくは乗客の乗車装置に乘車させるとき。

認定総損害額	裁 判 所	判 決 年月日	事 故 年月日	被 害 者		被害 態様
				性別	年令	
1億3,748万円	東京 地裁	58・9・26	52・9・28	男	14	後遺症
1億3,176万円	岡山 地裁	56・6・18	52・4・28	男	32	後遺症
1億1,717万円	大阪 地裁 堺 支 部	59・3・28	55・8・8	男	34	後遺症
1億1,143万円	名古屋地裁 岡 崎 支 部	57・11・18	51・2・16	男	53	死亡
1億0,328万円	福岡 地裁 大牟田支部	56・9・28	51・6・8	女	29	後遺症
1億0,288万円	京都 地裁	55・11・13	51・10・6	男	38	後遺症
1億0,014万円	大阪 地裁	54・10・30	50・4・4	男	41	後遺症

○過失相殺＝自動車事故被害者に信号無視などの過失があった場合、その過失に応じて、損害額が減額される。

自動車保険の分類

- 強制保険**
 - 自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)
- 任意保険**
 - 基本契約**
 - 自家用自動車総合保険(SAP)
 - 対人賠償保険
自損事故賠償
無保険車傷害保険
対物賠償保険
搭乗者傷害保険
 - 車両保険
 - エコノミー車両保険(特 約)
 - エコノミー車両保険＋車両危険限定A(特 約)
 - 車両価額協定保険(特 約)
 - 車対交通事故免責金額ゼロ特約
 - 任意付帯契約**
 - 自家用自動車保険(PAP)
 - 対人賠償保険
自損事故賠償
無保険車傷害保険
対物賠償保険
搭乗者傷害保険
 - 車両保険
 - エコノミー車両保険(特 約)
 - エコノミー車両保険＋車両危険限定A(特 約)
 - 車両危険限定A(特 約)
 - 車両価額協定保険(特 約)
 - 自由選択**
 - 自動車保険(DAF)
 - 対人賠償保険(自損事故保険を自動付帯)
 - 対物賠償保険
 - 車両保険
 - 搭乗者傷害保険
 - 車両危険限定A(特 約)
 - 車両価額協定保険(特 約)
 - オプション**
 - 自動車運転者損害賠償責任保険(ドライバー補償)
 - 対人賠償保険(自損事故保険を自動付帯)
 - 対物賠償保険

■読者の質問箱 応答要領

合)にも保険金が支払われます。

この保険において「無保険自動車」とは、相手自動車が次に該当するような場合をいいます。

- a. 対人賠償保険に加入していない場合。
- b. 対人賠償保険に加入しているが、免責となる場合。
- c. 対人賠償保険に加入しているが、こちら側の無保険車傷害事故保険の保険金額より少なく、損害額を十分カバーできない場合。
- d. あて逃げの場合。

(注) 愁訴を裏付けるに足る医学的他覚所見のないものを除きます。

見のないものを除きます。

購入したクルマは故障を続出している。
クルマの取り替えは可能か？

Q 中古車を購入したのですが、故障が続出しています。別のクルマには取り替えてもらえないのでしょうか？
新車の場合はどうなるのでしょうか？

島根県出雲市 A・H

A 購入した中古車の故障が原因でクルマの取り替えを要求するのは、難しい場合が多いのではないかと考えま

す。

中古車は程度がいろいろであり個性もあって、例えば試乗して気に入ったのを買えばそのクルマの受け取りにより取引が完結し、他に対象となるものがないからです。

この場合の救済は、故障の程度がひどく買った意味がないときは契約の解除を

して代金を取り戻し、あわせてそれまでかかった修理費の請求ができます。

もともと中古車の場合でも、何年式の走行何キロくらい、車名は何、という程度の話で商談が成立した場合とか、不具合があれば同程度のクルマに取り替えるという話が前提になっているときは、取り替え要求ができることになります。

新車の場合には取り替え要求ができるとするのが原則的な考え方です。新車としての性能が期待され、同種のクルマが他にいくらでもあるからです。しかし、この場合でも故障のあることを知って受け取ったり、故障の程度が軽いときは取り替え要求ができないことがあります。

追突事故を起こしたセールスマンが会社をやめていた。会社に賠償責任は？

Q 先日、会社のクルマをレジャーに使用していたセールスマンに追突されました。後日、セールスマンの勤め先の会社に行ったところ、すでに追突した本人は会社をやめていました。この場合、会社には賠償の責任はないのでしょうか？

神奈川県横浜市 T・T

A 会社には責任がある場合とない場合とがあり、これはケースバイケースということになります。

加害者が事故後会社をやめたやめない

は関係ありません。重要なことは、会社と追突車との結び付き（運行支配）です。

追突車の所有権が会社にあるか、セールスマンがクルマをどのようにセールス活動に使っていたか、クルマの取得は有償か無償か、保険料、燃料、修理費、税金などの負担割合はどうなっていたかが会社の責任を判定する具体的な要素となります。

例えば、レジャー地が事故を起こしたセールスマンの営業区域であれば会社の

責任は認められやすいと思われます。そういうことで、事故の場所や休暇の長さも関係してくるかも知れません。

セールスマンは外で営業活動をする関係で、一般社員の場合よりも会社の責任を追及しやすいといえるでしょう。

いずれにしても、本件のような場合は専門的な判断が必要なので、弁護士や相談機関に相談してから行動すべきものと思います。

■質問募集

「法律相談」では、クルマのトラブルや事故などの悩みで、個人的に解決のつかない問題についてアドバイスをを行います。現在、相談したいことがありましたら、ハガキに住所・氏名・電話番号をご記入のうえ、〒105東京都港区芝公園3-6-24 芝パークビル内 JAF出版社オートルート「法律相談」係までお送り下さい。

「香港国際警察」……

東宝東和配給

スーパードアクション・スター、ジャッキー・チェンを誕んだ香港映画は、東洋のハリウッドになるかもしれないゾ!?

のっけから暗い話だが、映画の斜陽化は洋の東西を問わず、共通した傾向といわれている。確かにテレビやビデオが普及した現在、シアターでの上映は、多々問題を

年、50年のキャリアを持ちジャッキー・チェンを代表に数々のスーパードスターを世に送り出した実力は、香港映画が、東洋の一角で親しまれていた時代をすっかり

ーを感じさせてくれる。むしろ中国古来の伝統と、香港だけが持つ国際性とがうまくミックス・アップされて特有のフューリングをかもし出しているのが香港映画の最大の魅力だろう。

今年の冬休み、お正月映画として公開されているジャッキー・チェンの「香港国際警察」を観てもそうした香港映画の楽しさ、おもしろさは十二分に興味をひかれるところだ。増々冴えを見せるジャッキー・アクションは、今回のポリス・ストーリーでも出血大サービス。特に今回は、クルマを使ったハード・アクション・シーンがみものだ。2階建てバスで逃げるシンジケートのボスを追う特捜隊員のジャッキーは、カサの柄をバスの窓わくにひっかけ、何百メートルもひきづられていく。あるいは、急斜面にへばりつくように建つスラム街をクルマに乗って家々をぶち抜いていくシーンなどは、あいかわらずのおとぼけスマイルを見せながら、スタントなしのリアル・アクションを演じている。

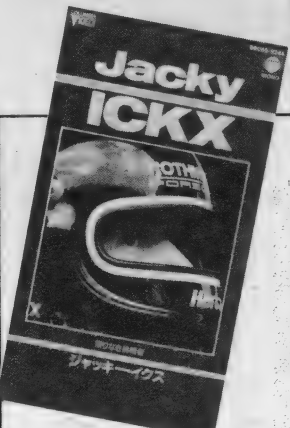
ヒヤリと感じる過激なアクションシーンを笑いとしスピード感あふれる展開で楽しませてくれるのは、ジャッキーならではのテクニク



VIDEO etc

無冠の王者「ジャッキー・イクス」の勇姿を再現するドキュメント版

ベルギーが生んだ天才レーサージャッキー・イクスは、40歳になる現在も、まだ現役に活躍する実力の持ち主だ。今回発売されたビデオは、イクスのサーキット、ラ



リーでの活躍シーンのほか、ふだん見るのてきないプライベートなシーンまでタッグアクトみせてくれる。最新のシーンでは、85富士WEC大会の模様も紹介されており、イクス・ファンには必観の一本といえよう。年齢的にも頂点に立つ彼は、「耐久レースならあと5年は勝てる」と豪語するあたりは、天才のニックネームをほしいままにした彼ならではの発言だろう。無冠の王者は、まだまだ健在といったところだ。発売元/日本コロンビア(株) 54分。9800円。

F1のホンダが久々に実力をみせた第6戦デトロイトGP

日本のF1の歴史は、そのままホンダのモータースポーツの歴史といっても過言ではあるまい。現在はシビックなどの大衆車のCMにまでF1レースのキャリアをキヤッチフレーズに使えるまでになったが、かつては何度も苦汁をなめたくらい時期があった。そのホンダが、今年のF1グランプリ第6戦デトロイトGPで、久々に優勝するというホットなニュースを提供してくれた。不死鳥ホンダF1が、久々にうなり声をあげたといったところだろうか。デトロイト市街に特設された公道サーキットをV6ターボが鮮烈なうなり音をひびかせて走り抜ける勇姿は何度みてもあきない。その名シーン



を日本語版で再現。発売元/TBS S映画社 60分 1万3800円

平忠彦の熱い走りを2戦分じっくり楽しめるGP'85の総括ビデオ

粋なバイク・サウンドをレコードにしたり、レーザードイスにまとめるなど、毎回出色の出来ばえを奏せてくれる。Windy Peopleのレーベルから、GP'85 500ccレースの全12戦を総括したビデオが登場した。フレディ・マモラ、ローソン、そして、日本勢はおなじみ片山敬亮、平忠彦など、鮮烈な戦いを激しくもあり、華麗でもある。特に、このところ、実力、人気共に不動の地位を保つ平忠彦の2戦分にわたる迫力のライディングシーンをじっくり観てくれるあたり



は、制作スタッフのバイク好きを強く感じるが、観る側にとっても

けつして損のない仕上がりになっている。発売元/ポニー 90分。1万1800円。

24時間を平均時速200kmで駆け抜けるキング・オブ・レースだ

シリーズものを集めるのもビデオライブラリーの楽しみのひとつだ。ゴウム&トムス イン ルマン'85」もライブラリーに加えない一本。いまや世界に名を知られた日本のレーシング・ファクトリー、夢夢の設計・開発によるトヨタ85

C-1が走ったこのレースは、まだ記憶に新しいところだ。12時間弱でクラッチトラブルのためリタイアするというアクシデントがあったが、後を受け継ぎトムスがノントラブルで完走。初出場ながら12位の好成績をあげた記録だ。ル

マン」は、年に一度、世界中からのトップ・ファクトリーとレーサーを集めるビッグ・イベント。レース界のトップの名をほしいままにする存在だ。(株)ファンハウス製作 45分。9800円

ナウなステイドライブを解説書付きで紹介する麻人クンの特製カセット

東京の街のおもしろさ、使いこなしのノウハウを語らせたら、女子大生の人気を田中康夫と2分する勢いの泉麻人が、カーオーディオのトップメーカー、クラリオンと共同製作したユニークなカセットテープが登場した。テープには

片面にメンテナンスの解説と、ドライブレクニックのノウハウを音楽とナレーションで、もう一方には、泉氏が推せんする東京デイトスポットの使いこなしテクが録音されている。さらにこのテープには、各デイト・スポットの料金や

メニューを記したインデックスとデイト・コースとデイト・スポットを印した特製のマップも付いている。このセットは、ノベルティ用に作られたもので、残念ながら市販されていない。入手方法についての詳しい問い合わせは、(株)クラリオン宣伝部 ☎03・400・1121まで。

「ドライバーなら誰れもが、他人事」といいきれない違反、事故、そして交通刑務所の存在

『交通刑務所の朝』

(恒友出版 1300円)



この蘭で新刊紹介を相当するようになってから、初めて、背すじが寒くなるような本にでくわした。銀座の大手書店の新聞コーナーで、あれこれ手にとってみている内に、目に飛び込んできたのは『交通刑務所の朝』だった。出版社の恒友出版は、ノン・フィクションものを多く手がけるところだ。同書に巻かれた「腰巻」には、「知られざる交通刑務所の実態 ハンドルを握る手に、冷たい手錠が、明日は、あなた自身かもしれない」とあり、さらに白ヌキの文字で「あなたの大切なドライバーに、この本をぜひ贈って下さい」とあった。よくありがちな受刑体験者の獄中記かな、と思いき、最初の数ページをひろい読みしている内に、それは、単なる体験記ではなく、まさに腰巻にあった「明日はあなた自身かもしれない」という一行がズシリとくる内容であった。

著者であり、受刑者であったのは、川本浩司氏(48歳)。大手企業の建設部門の営業部長だった彼は、昭和51年の初め、建設現場の上棟式の祝い酒を飲んだ後、杜用でクルマを運転、検問に出くわしてしまふ。当時、それまでの反則点が消えずに重なり、ちょうど4カ月前に免許を取り消されたところだ

日からどう生活してゆけばいいのかわかぬもみつけ出せないまま刑務所の門をくぐる。初めての手錠、初めての刑務所暮らし、そして、受刑者を身内に持つ家族の話、どれをとっても他人ごとではないリアリティがある。

著者は、この本を書いた理由をこう伝える。「運がわるかった、ではすまない事実があることを知った。また、それを知らずにいる人たちに知らせたかった」と。さらに、死亡事故を起こさなかっただけでも幸いだった、とも加える。

いくら保険をかけていても、それですべてがクリアされるとは限らない。受刑者の4割は死亡事故を起こした人たちだという。彼らは、刑期の長さ(最低一年以上)もさることながら、出所しても、莫大な損害賠償金と慰謝料の支払いが待ちかまえている。何十年もローン計画で手に入れた家も、そうした問題の前には、あとかたもなく消えるのみだ。そして、交通違反といえども受刑者としてのぬぐい消せない事実も残る。なにひとつとつても、決して徳をするようなことはありえないのが、交通違反をおこした人の実態だ。

85年は、交通事故死亡者数が9000人を越え、増加傾向にあるといわれている。次から次へとエーザーを増やす新車誕生の一方で、不幸な数字も増えている。

この本は、そうした社会現象から生まれた一冊だ。そして、決して大手出版社が走りかちな売らんが的な一冊ではない。ノン・フィクションだけが持つ事実のおそ

乗りこなせなくては損をする当世マイカー事情のための手引書。

クルマを持つことがステイタスという時代は終わった。クルマは生活の中に浸透してきた道具、使い方、乗りこなさず、選ぶ方だけで得をするか、損をするか大きく分かれる、と説くのが「誰も書かなかったマイカー経済学」。筆者園部裕氏の長年による体験と取材力、がものをいう一冊だ。中でも、2年間で50万円節約できる軽自動車、オートマチック車はエコノミーカーの代名詞、安くクルマを買う9つのチェックポイント、安く燃費がよく長持ちするエコノミーカーはどれかなどは、これから新車選びをしようとする読者にはもってこいの情報。クルマの常識のワソ、ホントをしつかり認識させてくれるはずだ。学芸研究社刊。980円。



人気新型車3種揃いぶみブームの「小版・名車シリーズ」購読社からも登場

昨年は、保育社から世界の名車シリーズが10冊、講談社からは、日本の名車シリーズが3冊たて続に刊行された。どちらもB6版から単行本サイズと小判でありながら、カラー写真をふんだんに盛り込み、各車種の誕生から新型登場にまつわるさまざまなストーリーを網羅しているのが特徴だ。特に講談社の日本の名車シリーズはスカイライン、RX-7、セリカの3冊とも、新車発表とはほぼ同時に刊行しており、その対応の早さには製作スタッフの熱意と意気込みが感じられる。この2社の名車シリーズは、共に評判がよく、今年は、この手の後続本が出てくる予想は高い。日本の名車シリーズは、池田英三、松尾良彦の両氏がメインスタッフ。各1000円。



レターBOXは読者の皆さんと編集部とのコミュニケーションひろばにしたいと思います 本誌に

する二意見、二希望、あなたのまわりでおきたオモシロい出来事など、どんなことでもけっこうです。文章、写真、イラスト、マンカなども歓迎します。

実はボクはこの本を読んだのが初めてののだ。ちよつと前に本屋でこの本には気がついてはいたんだけど、ボクはこの本をなんと「住宅情報誌」と間違ひしていたので、今まで無視していた。

ボクがこの本を買った理由はJ・A・Fの本だ
 というのもあるが、重要なのは製本方法にあ
 る。今まで購読していたのは、本のちよどど
 真中を2コのホッチキスで止められているだ
 けであり、数回読むとボロボロとれてしま
 い、本の内容がわからなくなつた。だが、こ
 の本はそんな安っぽい方法ではなく、ガツ
 チリとした作り。これがボクの心を動かした
 のだった。

さて、本を読んだ感想は、まず5000円という値段は読者に対して安いとはいえない。しかし、他の本より専門的な部分も多く、勉強になることがたくさんあった。来春、免許を取ってクルマに乗る花の高校3年生のボクにとってはためになった。

今の若者はソアラやプレリユードを好むようだが、ボクはクラスの中で笑われたが、やっぱりクルマは三菱パジェロにしようと思う。だから、この本で4WD特集をやってほしい。追伸、こんなに書いてあとハガキが逆さまになったことに気付きました。誠に申し分けありません。

今は下宿生活で姉の軽自動車借りて、単に足として使っていますが、来春就職も決まり、オートマの普通車を買おうかなあと考えています。

そこで、編集部にお願ひがあります。それはオートマといつてもメーカーによつては多少ちがうものと思ひますので、ぜひオートマの特集を組んで下さい。

PSボンダFI3連勝で4勝目と華々しい健闘を見せてますが、今後もやはりレースの情報も載せて下さい。

(大阪府羽曳野市 麻秀吉 22歳)

【編集部】麻さん、ご期待下さい。あなたの希望どおり、3月号ではA.T.に関する特集を行う予定です。レースに関する記事も4月号からは充実させていくつもりです。

8月号でTシャツプレゼントに当てて下さってどうもありがとうございました。少々遅れましたが、白衣の下にいつも着ておりましたので、その白衣の上にトレーナーを着たいのです。ヨロシク…。

オートルートでいちばん楽しく読ませてもらっているのが、JAFロードサービステック

で見てますが、自分だけはJAFの助けを借りないように目頃から気を付けています。このオートルートは私たち女性にもわかるように書いてあるのでためになります。

(岡山県赤松郡 加藤佐代子 22歳)



オジソウ向き？

生まれて初めてクルマ雑誌を定期的に購入している。他の雑誌は新事情報中心だったり、改造についてとか。いつの間にか年を取り、家庭も持ち、財力が雑誌の内容について行かない。興味もズレてくる。でもオートルトはオジン向き、よく言えばアダルト向きなのだろう。で定期購読につながったのだらう。

以前デイズル車の特集のとき、私の愛車がデイズルなので興味を持ち読んだ。私の学校の職員もデイズル車の購入率が高く、皆に回し読みさせ、ポロポロになってしまった。ちなみにその教員も20代後半から30代半ばの者だ。オートルートの読者層はその年代に集中しているのではないだろうか。

苦言をひと言。最近、熱中して読めない。各記事のタイトルが目立たず、どこに何を書いてあるか判らず、探すのに疲れるためではないだろうか。

(千葉県成田市) 土井章史 31歳

【編集部】どこに何があるか判りにくいとのこと。2月号からページ構成を変更してみましたので、またご意見をお寄せ下さい。

レースをもっと**知**りたくて

オートルート創刊号から読んでいます。会
とてもモータースポーツに興味があります。
JAFに入会したのは今年。B級・A級ライ
センスを取得したかったから。でも今ひとつ
勇気がないんですヨネ。男性ばかりなのでは
と思うと、女のくせして…なんて思われるの
では…なんて考えて。

今の夢：そうネエ、星野一義さんのクルマの助手席にらせていただいて富士スピードウェイを走ってみたいナ。

本誌への要望、自動車レースの取材のページ数をもっと増やして下さい！ レース結果報告コーナー、チャンピオンインタビュー、練習風景、ピット報告etc... こんなコーナーを作ってほしいデス!!
(埼玉県入間郡 鈴木葉子 21歳)

何かとありがとう！

今年からオートルートを購読しています。今まではいろいろな雑誌を購入していましたが、オートルート1冊で全ての情報がわかり毎月楽しみに待っています。そのうえプレゼントコーナーではタカラのだつこちゃん人形をいただき、ありがたうございました。今までプレゼントとかに当たったことがなかったもので...

また、私のビギナー時代の投稿を掲載していただきありがたうございました。これからもおもしろい価値のある、他とは味の違う雑誌にしてください。

アンケート調査などありましたら協力させていただきますのでご連絡ください。

(滋賀県守山市 寺沢文年 会社員 27歳)

【編集部】寺沢さん、アンケート調査のときはぜひお願いいたします。

ホンダのビックリ箱

ユーザーテストは良かった。スキーに行くときか雪路を走らないが、スタッドレスタイヤが増えれば、粉塵公害が少なくなっていると思う。

ホンダ・トゥデイの特集も良かった。軽な

のに...。やっぱホンダはびっくり箱でんな？ オートルートに対してはカーレース情報をもっとほしい。

興味あつたモーターショーへ行ってましたヨ。日曜日で人の波でいっぱい。会場内はモーターファンの熱気でムンムン汗を流して見ました。近未来車とはどうなるのだろうか。4WDフルタイム、ミッドシップ、ぜいたくと思われれるものがあたりまえになるのてしようか。

JAF出版の方々、トレーナーでがんばって本を売っておられました。コーナーの隅で目立たなかったのが残念。

(神奈川県大和市 山口伸市 27歳)



軽自動車の歴史

「世界のクルマ産業発達史」を毎号興味深く読ませてもらっています。

ところで、私は2台の軽自動車を毎日の足として重宝しています。このクルマの歴史的なこと、つまり成立のいきさつからどんなクルマが世に出たのか。そして、一時減少の一端をたどりながらも再びブームとなっている現在までの社会情勢、背景、風俗ともかわって調べてみると面白いのではないかと思うのです。

特に高度経済成長が逆に軽自動車の需要を

減らしていったり、女性の社会進出が軽自動車の見直しをすすめてきたり等々。ヨロシク

完全無欠のペーパードライバーなのだ

大阪府大阪市 西尾基志

免許を持ってもマイカーは持っていない。いわゆるペーパードライバーのボクは、カー雑誌を見て気持ちるをまぎらわせているのです。オートルートはそういう者にはあまり向かない雑誌かもしれないが、クルマの知識があまりないボクは、こういう本は他のチャチャラした雑誌より、より勉強になるようなことが書かれていて好感が持てる...はずだつたんですが、何か中途半端なところがあるように思われます。

ハード的な(オートメカニクのような)雑誌ではない、ソフト的な(カーアンドドライバーのような)雑誌でもない。その2つを備えたベストな雑誌のはずなんだろうけど、どうもうまく調和されてないような気がする。

ひとつは項目が多すぎるためだと思ふ。内容が豊富なんだからいいじゃないかとも思われるが、それならば項目をまとめて欲しい。12月号で言えば、どうして東京モーターショーがあんなところに入っているのか。吉田友明さんのレポートも変なところに入っている。単的に言うとな読みづらいのだ。(こんなおかしい文句を言うのはボクだけだろう。)

つけ加えると項目が多いために項目すつが短くなってしまつて、試乗フィーリングのレポートでは他の雑誌とあまり変わっていないような気がする。せつかつJAFの本なのだから、もう少し突っ込んだものにしてほしい。(例えば...無責任なボクです。)

もう一つは、紙の種類が多いことだ。いや、このくらい種類を使つた雑誌はあるはずだ。となると、これは紙の種類の数ではなくて、使い方が。むやみにしかもバラバラに使つていように見える。(色も関係している。もっとと簡素にした方がいいのではないかなあ...)

こんな点が中途半端になっている原因とは思えませんが、確かに気になるところで「最も一番気になるのは価格の高さ。広告が少なく、カラーも多いのもつともとは思いますが...」

こんなケチな批判しかできないというのクルマを持つていないだけに、オートルートの真のおもしろさや便利さが本当にわかってないからだと思います。トホホ...しかし、クルマを持つていない人でもおもしろく買つてしまつようなオートルートになれば最高だなあと思ひます。いやきつとなつてくれることと信じて、これからも買ひ続けるつもりデス。PS. オートルートのステッカーを作つて下さいネ!!



お願いします。
(滋賀県大津市 河合弘之 31歳)

老体にムチ打って

我が愛車（日産グロリア）も9年目を迎え、ディーラーの風当りも強くなってきました。「古いんだから、多少の具合の悪さには目をつぶって」、「うちにはこれの整備マニュアルはもうありません。」挙句に「今のこれより小さいクルマの方がよほどいい。」

愛着を感じ、長く乗っていたい者にとつて最後の寄りどころであるはずのディーラーがこれでは……ふるさとのおふくろがいない愛車がかわいそうです。貴誌にも新車の情報があふれていますが、今まで同様、愛しい「老体」のいたわり方にも誌面をさいてく

（神奈川県横浜 北村智之 24歳）



バックナンバーないの？

うちの学校は就職が内定しないと免許が取れません。めてたくボクは鈴木自動車販売という会社（鈴木自動車の青森県では一番大きな所）に内定し、楽しい日々を過ごしています。ところで、100号おめでとうございませう。本屋で「バイクのことは知ってるけど、何か

いいクルマの本はないかな」とさがしていると、きれいな表紙の本が目にとまりました。見れない名の本でしたが、読んでみてミニ工具知識のところにえらく感激し、ビンボにもかわらず買ってしまった。

そして帰ってからゆつくり見てみると、今まで買ったことのあるクルマの本のどれよりにもカテゴリーがずいぶん、月刊目録のように入内容ゴテゴテすぎないし、ドライバのようになつてくれない。おまけに特集の内容がいい。これだけの内容だったら、某社は、○増刊「ホンダトゥデイのすべて」を出しているだろう。

それから、工具ミニ知識の①が読みたいのですが、バックナンバーの取り扱いはしていません。次は150号めざしてガンバレ！（青森県青森市 佐藤実 学生 18歳）

【営業部】ご声援ありがとうございます。4月号からのバックナンバーは、今のところ全部揃っています。号により残り少ないものもありますが、お早目にお申し込みください。誌代と送料で580円（JAF会費は500円）を添え、誌名、月号、住所、氏名をハッキリ書いて、営業部までお送りください。

新車Ⅱ新人歌手

オートルートになってからは毎号1日に買っています。前のは変なサイズでしたよ。他にはドライバー、ベストカーガイド、カーセンサー等を買っていますが、カー雑誌のほとんどは明星、平凡と同じです。

つまり新車じゃなくて、新人歌手や新曲が出るという時期はたくさんページを使い、話題づくりが忙しい。ところが次が出るとそれにまた飛びつき、その繰り返し。わけ知り顔の評論家が登場したりしてオ……思うにクルマ

12月号のユーザーテストを読んで

佐賀県唐津市 藤内真二

JAFに入会して、はや足掛10年。おかげ様でJAFのサービスカーにお世話になることもなく、快適なマイカー生活を送っています。

小生はマイカー通勤で、毎日片道30kmの道を通っております。九州とはいましても、ひと冬に5回程度は積雪に悩まされることがあります。雪国のドライバーの皆様とは違って、雪道に全く弱い小生としては、雪が降りそうな夜は翌朝のことと心配になります。昨冬まではラジアルタイヤにスノーフリーを装着しておりましたが、4年程前に購入したもので、現在のマイカーにはサイズが少し窮屈で、着脱にひと苦労です。

そこで、今冬はタイヤサイズに合ったものを購入しようか、それと近年脚光をあびているスタッドレスタイヤにしようかと考えているところで、このスタッドレスタイヤの特集記事の登場を持ちわびていたのであります。

そんなとき、ユーザーテストの記事を読んで、確かにスパイクタイヤとは同等の性能を発揮するということがわかりました。が、常時雪道を走行するわけではない当地では、スタッドレスで通常の道路を走ることがほとんどということになります。この

一般的なタイヤと比較して、通常走行時の①乗り心地の変化 ②騒音の状態 ③燃費の変化 ④タイヤがすり減ってきたときの性能の低下の度合い。（新品↓5分山↓3分山……限界はどの程度か）

【編集部】スタッドレスタイヤの乾燥路での性能テストは次の機会に行ないたいと思っています。



あります。用品テストもいいけど、私のおすめWAXとかのレポートを載せてはいかが？オートルートの特長 ①女性読者が多い。（リーダーズボイスのおかげかな）②大人が多い。（ガキの雑誌がせいから）③唯一の欠点 500円は高い、改めて450円にしてほしい。無理なものといえば、MR2のタクシー、前輪8分山後輪ゴム山。（群馬県藤岡市 上村勝己 31歳）

ボクのお車「ジビック」

今年の6月から毎月欠かさず、10回くらいずつ読み返しています。10月30日、忘れぬこの日、初めての愛車「ジビック25」が納車され、只今天に昇りつばなしてす。

シートベルトやタイヤのテスト、どれも他の雑誌には全く見られない記事に喜んでおります。特にリーダーズボイスがおもしろい。いつもこのコーナーで、世の中には変わった体験を持った人がたくさんいるものだあと感心します。

ただ自分勝手ではありますが、ジビックを買ったばかりのボクにはSunny、MID4、Todayの特集はじやま者に思えました。より多くの読者の心をつかむのはとても難しいと思いますが、ニューモデル紹介を通して最近のクルマ事情を考えるようなことがあってもいいと思います。それと、一方的な情報の提供Q&Aの回答だけでなく、読者に交通安全、自動車事情についてもっと考えさせるようなコーナーをもうけてほしいと思います。転勤で住みはじめたばかりのこの街ですが、快適なドライブルートさがしに只今夢中です。(愛知県名古屋市長 正田浩司 25歳)

タイガース、ばんざい!

仕事の都合で教習所へ無理矢理行かされたのが2年半前。通ううちにその気になって、免許証を手にとると同時に真赤なスプリングターを購入。デューラーの勧めで「AF」に加入。貴誌も愛読し始めて2年になりました。休日にはひとりて早朝ドライブ。昼から家族を乗せてスーパーへ。会社ではマークIIバンで大阪から神戸、明石へセールスに……と今ではクルマは生活の一部になりました。さて、今年はタイガース優勝、オリジナルトレーナーを作ったり、市販のタイガース

グッズを買い集めたりで、財布が底をついてしまいました。(大阪府東大津市 中谷徹 38歳)



オートルートは98点だ

「オートルート」編集部の皆様はじめまして。私はオートルートを12月号から買い初めたものです。なぜ12月号から買い始めたかという点、大好きな「today」が特集されていうたこの本が目につき、買ってみようかなと思ったのです。

前置きはこれくらいにして、本題に入ります。まず、特集記事はすばらしく良くとまっていて、クルマのことがよくわからない私も読んでいて「なるほど」と納得したくらいでした。

その他では「東京モーターショー」先取情報などもおもしろかった。もっと欲を言えば、ページ数を倍に増して、私たちに詳報を教えてもらいたかった。モーターショーなんかには山形からじゃ遠くてなかなか行けないから。最後にこの本に点数をつけたいと思います。98点です。これからはますますというところで、98点です。これは編集部のみなさんがんばって下さい。

(山形県山形市 荒井由貴男 15歳)

バブリカは宝物デス

【編集部】オートルートになかなかよい点数をつけていただき、ありがとうございました。「トウデイ」の特集がおもしろかったということですが、できましたら今後どんな特集をやってほしいかお知らせ願えないでしょうか。

私は59年2月に免許を取得し、3月にクルマを手に入れました。それも過去のクルマと

恐ろしい雪の思い出

2年前のお正月のことです。遅ればせながらその1カ月前に免許を取り(妻は免許歴10年、妻と妻の両親と富士の裾野にある親戚を訪ねた時のこと。朝から天気がよく、両親を残して日本ランドへ遊びに行きました。着いたのが11時頃で、お昼を食べ少し過ぎた頃雪雲が現われ雪が降ってききました。



チェーンを持っていないから下で降りられなくなると、あわてて駐車場にもどりましたが、もはや遅し。何段にもなった駐車場からは帰りのゲートめざしてクルマの洪水です。雪はみるみる積り、不安になりました。それは昼の1時頃のこと、10cm先に進むのにどのクルマも競走です。

結局ゲートを出たのが夜の8時すぎ、わずか200mのところを7時間かかって通ったのです。それから下に降りるまでに(雪はその頃はやんで除雪車で雪をどけた)2時間、親戚の家に着いたのが午後11時でした。

いつでも過言でないと思われる。バブリカ(トヨタ)です。でも私にとっては十分いいクルマです。その割にそこらじゅうへこませてドアがあかなくなったりはしつちゅうです。機会がなかなかなくて、遠出は吉野(奈良)や紀三井寺(和歌山)ぐらいですが、結構走ってくれています。来春には卒業の予定(?)です。ので、友人達と日本海の方にも行きたいと言いつけている今日この頃です。

オートルートに対してのお願いは、専門用語をもう少しかみくだいてほしいのです。私の場合、何を言っているのかわからなくて困る場合が多々あるのです。

(大阪府泉南郡 辻本勝樹 22歳)

愛知県岡崎市 恒川雄二

嬉しくなる失敗!?

■爆発とともに飛んでいくようだ。

ドラッグレースを初体験

前回、日本滞在中の失敗談については書いた。生来が、若干オッチョコチョイ気味なのか、人生ふり返ってみると失敗談は多く、話題も豊富。と云っても、単純なドジから始まる失敗もあるが、取材や珍しモノ見たさにあちこちを回っていると、こんな失敗もある。

79年秋、単身でアメリカに住むための準備

■1/4マイルを約5秒で走りきってしまう。

をしに来た時のこと。当時、日本ではなじみの薄かったドラッグレースの取材に行った。

あの加速を競う、アメリカ独特のモータースポーツだ。日本でも60年代終りには米軍基地のなかでかなり活発な催しがあったが、ほかのモータースポーツ自体がマイナーな時代、ドラッグレースに関する情報は多くなかった。

ドラッグレースはクォーターマイル(1/4マイル)402・333のドラッグストリップと呼ばれる直線コースを加速して、経過時間を競うもの。ただ、あのころは日本で加速性能を表すゼロヨンと混同されたりで、ドラッグレースも400で行なわれるといった間違った情報も流れていた。でも私は、もうスッカリアメリカ通と思いきいをしていたから、これを紹介しようと思込んでいた。

本誌の前身である「私のくるま」にも、そのレポートを掲載してもらった。現在、編集長の網中氏がモータースポーツの担当で、読者が興味をもつかな、という企画を無理矢理に通してもらった。でも、クルマ雑誌で本格的に、つまり写真だけでなくレポートを含めた内容でドラッグレースを扱ったのは「私のくるま」が初めてで、そのときは「さすが、モータースポーツを統括するJAF」と感激したのを憶えている。



前書きが長くなってしまったが、失敗談を始めよう。ドラッグレースにも全米選手権があつて、年間15〜17戦のシリーズが行われている。1月の気候のよい南カリフォルニアで開幕戦が行なわれ、その後、東海岸の方へ転戦。最終的には10月に、再び南カリフォルニアに戻ってきて、最終戦である「ワールド・ファイナル」を行い、各名の通りに全アメリカ(全世界)チャンピオンが決定する。

つまり、定期的には好運で、その最終戦が取材できたのだ。開催されたのは今はなき、オントリオスピッドウェイ。LAのダウンタウンからクルマで約1時間ほど東のオントリオ市だった。

「ワールド・ファイナル」は練習を含めると、10日間もの日程になるので、初めの数日は割愛して、予選が始まる日に出向いた。たまたましいい英語で申請してあつたクレデンシヤル(取材許可証)を受けとり、駆け足でスタート地点へ。それまで聞いたことのないような異次元のエキゾーストが聞こえて、その音のもとに吸いよせられるようだった。今でも、自分が訳もなく興奮していたのをはつきりと憶えている。

My American Report

読者のみなさん、無断で1月号を休んでしまい、まことにすいませんでした。



■ブリッピングするドラッグスター。

■トップフューエル・ドラッグスター

加速性能を追求した純競技マシン、エンジンは8・2リッタースーパーチャージャーで燃料はニトロメタン混入のアルコール。最大出力は2500馬力。トランスミッションは2速オートマチック。現在の記録はクォーターマイル4・9秒。

突然訪れた昔の感覚

スタート地点に着くとすでにカメラの砲列。早速カメラを用意してコースから5メートルと離れていないガードレールわきに立った。ちょうど、トップフューエルクラス予選開始の時間だった。

ダッ、ダッとドライバーがブリッピングするたびに細長いボディと大きな後輪がたわむ。クリスマスツリーと呼ばれるスタート用の信号が黄色から緑色に変わる。

その瞬間、カメラは被写体のないコース上を、秒5コマのモータードライブで撮影していた。シャッターボタンを押す指を離したかったのだが、なにかにつかれたように指が勝手に押していたようだった。もちろん、トップフューエル・マシンがスーパーチャージャーのバタフライを開き、轟音を発した瞬間から、ファインダーすら覗いていなかった。

さらに、さらにである。振り返ってゴールしたマシンがきれいなパラシユートを開き、遠さかるのをようやく目にした時、昔を思い出すような感覚が下腹部にあった。

そう、失禁してしまったのだ。もちろん、多量ではない。ないが、マシンの爆発に近い加速を始めた瞬間、こちらもドカンといってしまっただけだ。次のマシンがスタートラインにつこうとしている時になっても、全身が妙に興奮していたのを憶えている。いや、その日は1日中、目の前で見る爆発に翻弄されていたようだ。

ただ、下腹部が冷なくなっていくのは判ったから、ほかのカメラマンに気づかれないようにスタート地点を離れ、コースから50メートルは離れている観客席にもたれて座った。とりあえず機材を地面に置き、タバコに火をつけ冷静になろうと努力した、と思う。

また、ブリッピングが始まった。今度はそうのないように身構えた。そして、再び、爆発。なにげなく見たカメラが、傾斜したコンクリートの上を移動していた。次の爆発で確めた。轟音とともに、飛行場の滑走路と同じ規格で作ったというコースが震えているのだ。音だけではなかった。地面もゆれていた。空気もゆれていたと言えらるほどだった。

物足りなかった文章表現

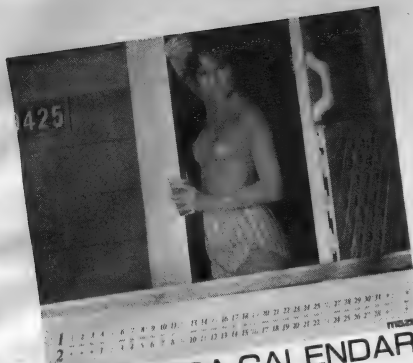
あまりにすごい異次元の世界を目のあたりにして、大いに困った。

あの爆発のことではない。あとで親切なカメラマンが小指の先ほどのラバーフォームでできた耳栓を見せてくれた。日本では当時見たことがないものだった。ほかのカメラマンはみんなこれをしていたのだ。

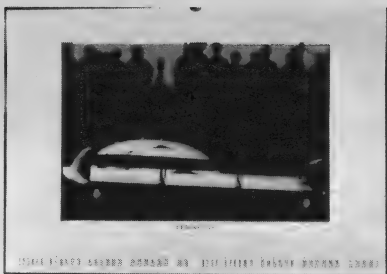
あまりの速さに思ってたような写真が撮れないからでもない。アメリカのドラッグレースの雑誌を見ているうちに、ドラッグレースを絵にする方法が判った。

困ったのは、どう文章で表現したらよいか思い浮かばないことだった。写真ではあの爆発をとうてい表現しようがない。よくみるアメリカのTVでさえ、爆発を100%伝えてはいない。それでも、なんとかレポートにはした。したにはしたが、その次のページをめくった時、やはり物足りないものを感じた。もっとも、この表現しようのないくらいだしさは、6年たったいまでも感じる。我が最大の課題なのだ。

しかし、あの失敗は正直言って嬉しかった。頭でドラッグレースを見るまえに、身体が感じ取ってくれた（と思ったかった）からだ。すごく大切な経験をしたと今でも思っている。



④マツダ:1986 MAZDA CALENDAR(5名)
フレッシュ/海辺のフルーツ “ドナちゃん” が元氣いっぱい
アツクといつの間にかボ
アツクといつの間にかボ



⑤KENWOOD:KENWOOD PORSCHE LES
24HEURES DU MANS

ル・マン24時間耐久レースで疾走する、ケンウ
ド・ポルシェを追い続けた熱い1日。この瞬間のた
めにヒトもマシンも息をひそめていた。闇を突き抜
けるマシンは黒豹のようだ。

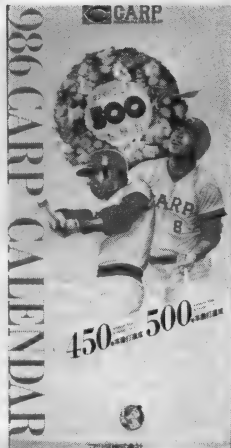


⑥ダイハツ: その男
cheers for a mans univers/ (5名)

オンナたちの世界には欠かさないオトコども。ク
ルマたちの社会にもその男は必要なのだ。いつでも
男のクルマの助手席に乗っている女ではないけれ
ど、今日だけは彼の隣に座りたいの…

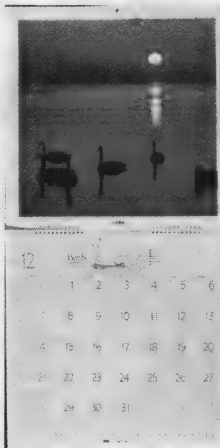
PRESENTS

みなさま、お待たせしました。カレンダープレ
ゼント第2弾の登場です。寒さ厳しき折ながら、
明るく新年を迎えられることと存じます。が、
しかし今日は何曜日だっけ、なんて思わぬお悩
みの貴兄に、86年カレンダーは手離せません。
前回ハズレた方も今回こそはとの祈りを込めて、
トラ、トラ、トラで送ってくだサイノ



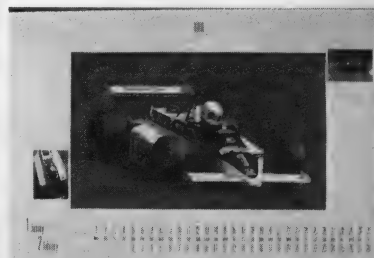
⑦マツダ:1986 CARP
CALENDAR(5名)

“誰しかったナ、昨年は…”トラ
に優勝は去られてしまったけれ
ど、ボクらのカープは元氣です。
86年、優勝の年(?)と共に生きよ
うぜノ



⑧日本電装:Birds(5名)

美しく、そして厳しい大自然の
中で見せる野鳥たちのドラマ。自
然は“野鳥たちのステージ”とい
ってよい。12の野鳥たちのカラー
写真は、やすらぎになるはずだ。



⑨中嶋企画:86エプソンモータースポーツカレンダー(5名)

—昨年同様、昨年もJ A FのF2チャンピオンに輝
き、G Cにも大活躍した中嶋悟選手。その中嶋選手オ
ンブレードのカレンダーだ。迫力ある走りぶりは、部
屋を飾るインテリア以上の価値がある。



⑩東洋ゴム:The Vnknow
Pleasure (5名)

私たちの周囲には“Unknown Pleasure
—未知の喜び”を感じさせるものがたくさんあ
る。北の大地アラスカでとらえた、大氣を貫く光
の瞬間の中に、大いなる喜びを感じてほしい。

⑪横浜ゴム: ADVAN
ミニカレンダー(5名)

サーキット、ラリーステージを疾走するA
DVAN マシンを卓上で楽しめる、使い方自由
自在のミニカレンダー。一家に一台、じゃな
くてひとつほしいモノ。

キャリトリセン
ト・トラ
ト・トラ

新春第2弾! カレンダープレゼント大会II



④ブリヂストン・'86モータースポーツカレンダー(5名)
ヨーロッパ3000、ラリー、モーターサイクルスポーツなど、ブリヂストンが広くサポーターするモータースポーツの世界が12か月間、迫力のカラーで公開される。

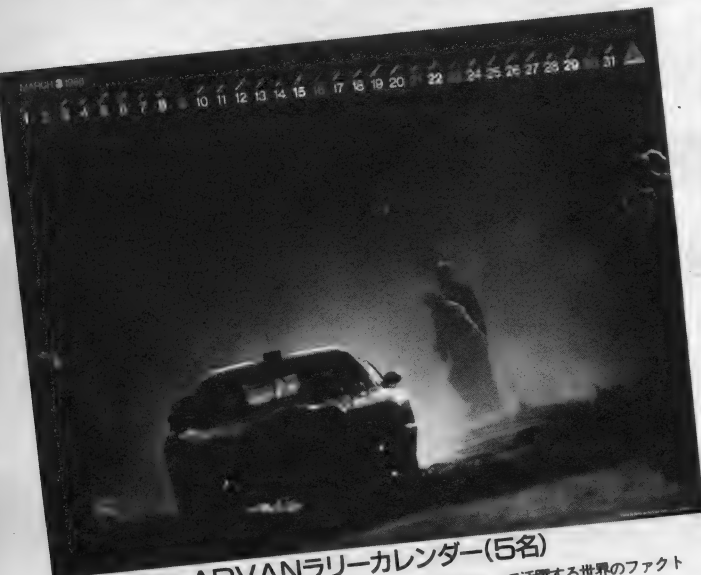


③三菱自動車・'86年レディースカレンダー(5名)
'86年、オンナは立ち、オトコは黙す。新しいときを支えるのは、ハイクオリティな女と、じっと見つめる男たちかもしれない。私を見つけて下さい。

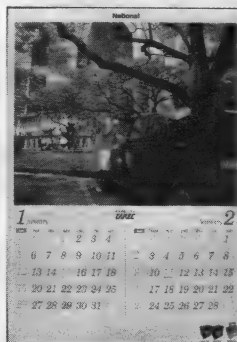


②マツダ・WORLD VIBRATION '86(5名)
MAZDA 737C、RX-7が世界の舞台を駆け抜けた。今年、新たなステージに向かって挑戦を開始した男たちのロマンを共に追いかけてい。

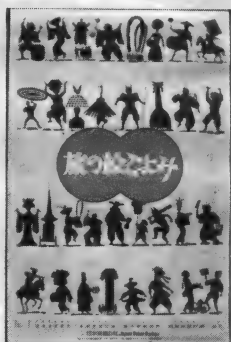
1986 CALENDAR



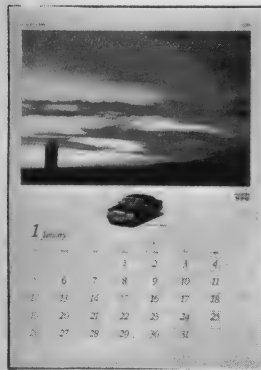
⑥横浜ゴム：ADVANラリーカレンダー(5名)
モータースポーツカメラマンの第一人者、二村保氏が国際ラリーで活躍する世界のファクトリーチームのマシンを特写。ラリーの魅力存分のステキもの。これいいサ……てカツ!



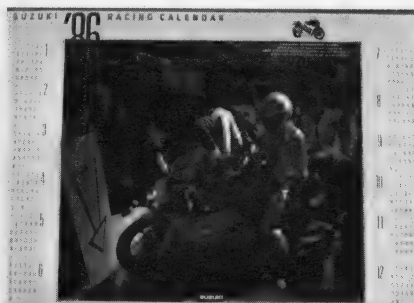
⑤松下電器工業：ハワイの休日(5名)
カメラマン曰く、真珠の島、常夏の楽園。大自然の中で若さあふれる女の子。陽光をいっぱいうけてシャッターを押した。とか。ナショナルバッテリーから。



⑦日本交通公社：1986旅の絵ごよみ(5名)
365日めいっぱい全国津々浦々のお祭りや行事、旅行情報を満載にしたカレンダーなのだ。これさえあれば、1年中お祭り気分を楽しめちゃうゾ。何かと便利なデス。

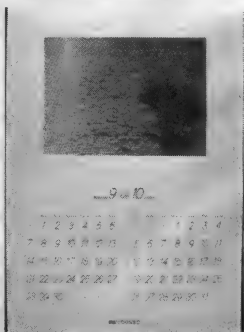
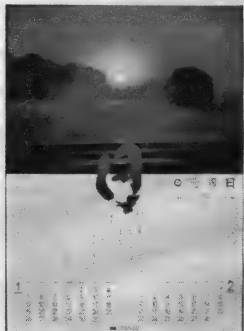


⑧ヤマセ・'86ヤマセカレンダー(5名)
人間らしい未来を目指すヤマセ。新しい年の幕開けにはこのカレンダーが似合う。ヤマセ会長兼社長氏自ら撮影した'86年の情景。それを彩る顔は、名実と呼ばれるにふさわしい輸入車たち。ようこそ日本へ。



⑨スズキ・'86 RACING CALENDAR
バイク大好き子なら、絶対に欲しい! 枚 (ポスターカレンダー) なのだ。スズキのニューフェイス、耐久レースマシンのGSX-R750が主役だ。

①日本電装・1986 ENDAR MONJIE CAL (5名)
日本の四季の美を、MONJIE (文字) に託して、ニッポン人特有の美意識と自然感が、その漢字の中にある。歴史の証人、日本文字は古典の詩にも思っている。
②日本電装・1986 ACTIVE SCENES CAL (5名)
自然の風景が持つ色や光、感情などをコンピュータの色彩と造形の万華鏡が、新感覚の映像の世界を創り出していく。エレクトロニクス時代からの贈り物をあなたに……。



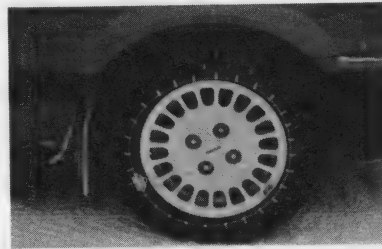
応募方法 申し込みはハガキに左下の応募券を貼り、希望する商品の記号/名前、年齢、性別、郵便番号、住所、電話番号、職業、免許中、使用中のクルマの車種と年式、オートルートに対するコメント(前回よりもたくさん書いてあるコトを期待してます…)以上の事項を記入して 〒105 東京都港区芝公園3-6-24 芝パークビル JAF出版社「オートルート」編集部「'86カレンダープレゼント大会II係」まで 締切 1月15日(当日消印有効)

A オカモトのスーパー
サイルチェーンを1
名様にプレゼント



サイルチェーンにスーパーメタルを装着し、
アイスバーンでの強い制動力を実現したオカ
モトのスーパーサイルチェーンを1名様に。

B 神鋼鋼線工業のイエ
ティ、スノーネット
を1名様に



今月号の特別企画でフルテストし、スーパー
サイルチェーンとともに制動、登坂、加速性
に優れたイエティ・スノーネットを1名様に。

C エンジンオイルで有
名なSTPのキーホ
ルダーを20名様に



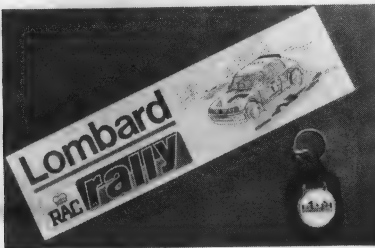
今シーズンも多くのマシン達が一息つく
なドラマをサーキットで熱演。その影の原動
力となったSTPのキーホルダーを20名様に。

D 解氷・霜取り・凍結
防止剤、霜キラーを
5名様に



フロントやリアウインドの解氷、霜取りや前
の晩にスプレーするだけで凍結防止に効果が
ある三愛の霜キラーを5名様にプレゼント。

E RACラリーのキー
ホルダーとステック
ーを5名様に



イギリスの自動車クラブ、RAC主催のラリー
を記念したキーホルダーとステッカーをセッ
トで5名様にプレゼント。

F RACラリー記念の
Tシャツを5名様に
プレゼント



RAC Lombard rallyの青と赤のロゴが白地に
鮮やか。イギリス製の記念Tシャツを5名様
にプレゼントします。

「オートルート」1月号
愛読者プレゼント当選者
発表

A スキーキャリア・ウェイレックス

清水 幸治 山形県米沢市

B スキーキャリア・DV410

宇津見 武 東京都練馬区

C ホイヤー社のTシャツ

小坂 正裕 岩手県岩手郡

平松 英雄 栃木県足利市

新川 真美 静岡県下田市

園部 健司 奈良県奈良市

橋本 俊介 福岡県久留米市

D 日産のサインペンセット

片倉 孝 秋田県平鹿郡

山口 和男 新潟県長岡市

牧 喜代司 山梨県甲府市

笹瀬 脩一 愛知県名古屋市中

柳井 佳治 大阪府岸和田市

E ソフト99のミニコン

長坂 秋子 宮城県石巻市

相馬健太郎 群馬県太田市

玉井 政樹 東京都世田谷区

見喜 一郎 京都府京都市

美馬 浩子 兵庫県加古郡

F スーパーグリップ

柏谷 雅人 青森県八戸市

古川 泉 長野県更級郡

大間 順一 大阪府大阪市

森山 隆洋 山口県岩国市

刈屋 真彦 鹿児島県川内市

※「オートルート」1月号のカレンダー
プレゼントは商品の発送をもって発
表にかえさせていただきます。

お申し込みはハガキでどうぞ

プレゼントコーナーへのご応募は、ハガキに
下記の事項をご記入のうえお申し込み下さい。

●希望品名●名前、年齢、性別●郵便番号、住所、電話●職業●免許歴●使用中のクルマの車種、年式●本号で良かった記
事、つまらなかった記事●本誌についての意見、感想、希望●いま一番興味のある事●新製品のなかで興味のあるもの等。

○〆切：昭和61年1月15日（当日消印有効）

○申込先：〒105東京都港区芝公園3-6-24 芝パークビル

JAF出版社「オートルート」編集部プレゼント係

THE HOT₂
JUST TOURING

古き街なみ、 新しき内海

吉備路・倉敷・鷺羽山



自分の旅はクリエイティブに！

ふ・れ・あ・い

徹底！

日本列島シリーズ

レポート、フォト／久保井誠



吉備路・倉敷・鷺羽山



▲備中国分寺 天平時代、全国に置かれた国分寺のひとつだが南北朝争乱で焼失。現在の寺は江戸時代に再建されたもの。境内は自由に拝観できる

だが、61年10月頃まで改修中。完成する



桃太郎伝説の里から 倉敷川に映る白壁の蔵の町へ そして建設進む瀬戸大橋の美景



▲倉敷川をはさんで土蔵を改修した博物館などが並ぶ美観地区 白い洋館は旧倉敷町役場を改修した倉敷館。隣りは江戸時代の米倉を改修した民芸館
◀おとぎ話の桃太郎が持っていた吉備団子で有名なこの団子は、モチ米ときび粉が原料

きび団子と聞けば「桃太郎の鬼退治」のおとぎ話を思い浮かべる読者も多いことだろう。この話は大和時代に温羅（鬼神）を征伐したという吉備津彦命の話が伝説化したものらしい。

その桃太郎伝説の地が、岡山市西方一帯の吉備の里。のどかな田園風景のなかに古墳や古社寺が点在している。

取材探訪は、まず吉備路からスタートした。吉備津神社では、時節から七五三の参拝客で賑わい、美しい曲線を描く回廊をバックに写真撮影する家族が目立った。回廊の途中に「お釜殿」があり、温羅の霊を慰めるために始まったという鳴釜の神事の説明を拝聴すると桃太郎の話が全て作り話とは思えない。

吉備路の代表的な景観のひとつに備中国分寺がある。青空のなかに高くそびえる五重の塔や近くの

民芸店の庭に佇む埴輪、そして周囲をサイクリングする観光客の風景は、のどかな中にも、はるか昔を偲ばせるものがあった。道路も走りやすく爽快なドライブを楽しみながら倉敷へ向かった。

倉敷は江戸時代、天領の地。船で運ぶ荷の積み出し港として栄えた。土蔵が多く残るのは、その名残り。

観光の中心は、美観地区と言われる白壁の倉庫敷や柳並木を映す倉敷川の界隈。地区内は、日中ほとんど車両進入禁止なので、車は駐車場に入れて散策を楽しむ。倉敷を改造した倉敷考古館や倉敷民芸館、日本郷土玩具館。ギリシヤ神殿風建築様式の大原美術館など見どころも多い。（135ページ参照）倉敷館の1階は観光案内所



▶長さが300mほどある吉備津神社の回廊。途中まで下って右折すると「お釜殿」がある



走りがきまった ふれ・あ・いROAD



▲今回の取材に使用したのはコルディア18004WD G SR TURBO。見やすいメーター類、すばやいチェンジが可能な4WD・2WD切り変えレバー、ホールディングの高いシートなどは、走る楽しみが味わえる。

大きな水島臨海工業地帯や美しい瀬戸内海を眺望しながら鷺羽山スカイラインで鷺羽山へ。建設中の瀬戸大橋や国道を見てみると、心はいっしょに四国への旅路が始まっていた。

岡山から国道180号線を総社市へ。さらに県道で吉備路を走る。周辺は田園地帯で広びろとした空が広がっている。その中に高くそびえる五重塔やサイクリングの群れ、農村の人々を車窓に爽やかな走りを楽しみ。そして、倉敷の静かな家並みや赤いレンガとアイビーの美しい建物をバックに車を撮影、白いボディが引き立った。

閑静な白壁の町から 四国のかけ橋へ



▲鷺羽山ハイランドから展望した工事中の瀬戸大橋。内海の島々に下津井瀬戸大橋(写真)、榎島橋、岩黒島橋、与島橋、北・南備讃瀬戸大橋をかけ、本州と四国を結ぶ。瀬戸大橋のテレホンサービスは☎0864(26)8800

までは新溪園内に移動しているのに注意。最近土蔵の白壁やカワラなど建物を修理する職人も減り、市でも美観地区を保存するのに苦労している。

土・日曜日になると観光客で賑わい、みやげ店で客を呼ぶ声や倉敷川のはとりで手作りの飾り物を売る若者が目立つ。しかし、一步裏通りに入ると閑静な家並みがあり、また、郊外の水田では現在減少している畳表の材料となるイ草の植付け作業を見かけ、倉敷の自然の姿を発見することができる。

倉敷からは鷺羽山スカイラインで、一



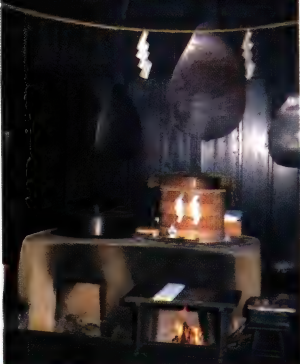
▼イ草の田植え 12～1月に行い、7月頃に刈り取る。成長を同じにするため先端を切りそろえる

気に瀬戸内海へ走る。ここを下津井から児島まで6.5kmを結ぶ、一両編成の下津井電鉄が、鷺羽山の裾を縫うように走っていた。そのなかで赤いクレパス号と呼ばれる車両は、落書きが自由にできるので外装から内装まで落書きでビッシリ。旅の思い出に落書きしてみるのも楽しい。

鷺羽山からは、本州と四国を結ぶ延長13.1kmの6つの瀬戸大橋が、昭和63年春の



▶昔、玄米をセイロに入れて振り、音で吉凶を占ったお金殿。内部は煙りのため黒光りしている。カマドは60年毎に作り替えるが、67年経った現在、職人がいないため、その予定はない。シャモジは寄進されたもの
▼倉敷郷土玩具館。日本を中心とした郷土色の濃い玩具を展示



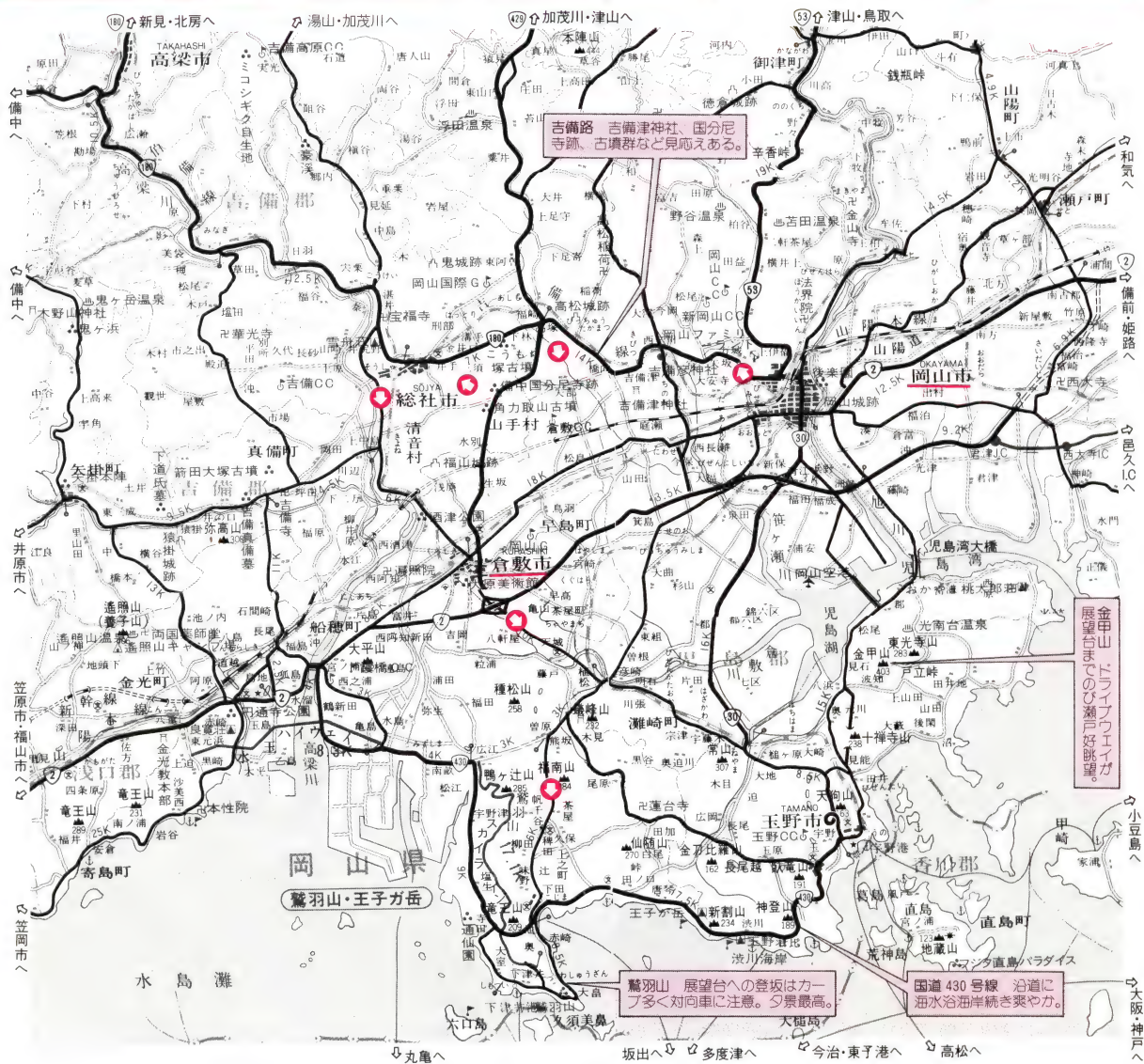
開通をめざして、大工事が進行中だった。一番近くの橋は、長さが約1.5km、高さは霞ヶ関ビルほどもある巨大な下津井瀬戸大橋。夜になると夜間照明が点灯。自然の風景と異なった美しさにアマチュアカメラマンが、さかんにシャッターを押しているのが印象的で、変わりゆく瀬戸内海を強く感じた。



▲らくがき電車の「赤いクレパス号」。外装から内装まで絵や文字がビッシリ書かれている。旅の思い出に一筆、書いておくのもおもしろい

取材ルート

■岡山—吉備津—備中高松—備中国分尼寺跡—総社—倉敷＝約30km（実走約1時間強）
■倉敷—彦崎—赤崎—鷺羽山＝約24km（実走約1時間）



吉備路・倉敷・鷺羽山

■日本三大稲荷のひとつ、高松最上稲荷

伏見稲荷、豊川稲荷とならぶ日本三大稲荷として、多くの参拝客で賑わう。近くには豊臣秀吉の水攻めで名高い高松城跡や清水宗治の首塚がある。

■吉備路風土記の丘

備中国分寺のある一帯を中心に、礎石だけが残る国分尼寺跡や横穴式石室のこもり塚古墳、全国4番目に大きい造山古墳などが点在している。また、吉備考古館や吉備郷土館があり、吉備文化を知ることができる。

■ギリシヤ神殿建築の大原美術館

倉敷紡績2代目の大原孫三郎が、昭和5年に設立、西洋美術のコレクションを中心とした美術館。ギリシヤ神殿を思わせる堂々とした玄関に、ロダン作の彫像が立っている。開館時間は9時〜17時。毎週月曜日休館。☎0864(22)0005

■吉備文化がわかる倉敷考古館・民芸館

2つの博物館とも米倉を改装したもので、考古館は中橋のたもとにあり、民芸館は対岸の倉敷川沿いにある。吉備地方を中心とした出土品や民芸品を数多く展示している。開館時間は2館とも9時〜16時30分頃まで。毎週月曜日休館。考古館☎0864(22)1542、民芸館☎0864(22)1637。

■庶民の心が伝わる日本郷土玩具館

日本最初の郷土玩具館。日本各地の郷土色豊かな玩具や人形を主に、海外のものも入れ約2万点を展示している。開館時間8時〜17時。年中無休。☎0864(22)8058。

■赤レンガとアイビー（蔦）が美しい宿の倉敷アイビースクエア

明治22年に建てられた紡績工場を改装したホテル。赤いレンガの壁と蔦が印象的。敷地内には児島虎次郎記念館や倉紡記念館、アイビー字館があり、宿泊客だけでなく、多くの観光客が訪れる。開館時間は3館とも9時〜17時。年中無休。☎0864(22)0010。ホテル予約直通☎0864(24)0005。

■まび団子やイ草製品など土産も豊富

美観地区の大原美術館近くに1856年創業の広栄堂の倉敷店がある。ここでは吉備団子、草団子など和菓子を売っている。☎本店10862(22)2268。倉敷本通りの木本戎堂では玉子を混ぜた薄い皮でアンコをくるんだ村雀を70数年間製造販売している。☎0864(22)0169。そのほか、い草の製品や倉敷ガラス、酒津焼、塩ようかんなどが美観地区で購入できる。

倉敷アイビースクエアは、倉敷紡績工場を改修したアイビー（蔦）と赤いレンガが特徴のホテル。敷地内には博物館もあり見学ができる。美観地区を周回する人力車は考古館前（上）ロダンの彫刻がある大原美術館（中）吉備地方を中心とした遺物を展示した倉敷考古館（下）

Data-BANK

注目の「すぐれモノ」情報PLAY-SPOT・LOOKING-POINT

酢漬けのイワシがタネの「ままかりずし」。こはんをかりてまで食べるほどおいしくて、この名がついたという（右）タコ漁がさかん下津井漁港。そばでは、瀬戸大橋の大工事が進行中だった（左）鷺羽山スカイラインと水島臨海工業地帯（下）



ROAD IMPRESSION

道路事情・ツーリングポイント

■のどかな田園風景のなかをサイクリングするのも楽しい
吉備路は舗装され走りやすい。駐車場も完備されているが、吉備風土記の丘一帯は駐車スペースがあまりない。また、主要道路を走ると道幅が狭くなる。この周辺には吉備路自転車道が走っているのて交差する道は、とくに注意が必要。車を駐車場に入れて、一帯をサイクリングで楽しんでみるのもいい。レンタサイクルは、周辺の駅前や国分寺近くに計6カ所あり、料金は2時間300円から。

■吉備路から倉敷へは対向車に注意
吉備から倉敷へは国道184号線と県道22号線。国道184号線は水島臨海工業地帯や内海を車窓に走れる。内海が眺まえる鷺羽山へは、有料道路を出て一般道路を走らなければならない。この道路はカーブが多く、しかも、瀬戸大橋の大工事が進行中で、ダンブカーが多く走っている。スピードや対向車に十分な注意が必要。

また、西取交差点を過ぎて右へ急カーブし600メートルほど走ると標式のない狭い3差路になる。この地点を左へ入るが、わかりにくいので注意。浜の茶屋交差点を左へ折れ、山陽本線の高架をく

■美観地区は車両進入禁止
倉敷の美観地区は指定車両以外、午前7時から午後9時まで車両の進入を禁止している。美観地区や駅前通りの駐車場を利用し、歩いて見学をするとうい。

■鷺羽山周辺はカーブが多く、瀬戸大橋工事用ダンブが頻繁に走っている
倉敷市郊外から鷺羽山スカイラインを利用すると一気に瀬戸内海へ近づける。鷺羽山スカイラインは17・1kmの有料道路、水島臨海工業地帯や内海を車窓に走れる。内海が眺まえる鷺羽山へは、有料道路を出て一般道路を走らなければならない。この道路はカーブが多く、しかも、瀬戸大橋の大工事が進行中で、ダンブカーが多く走っている。スピードや対向車に十分な注意が必要。

また、国道30号線や本四備讃線の工事のため、道路もほとんど変わりつつある。取材協力：三菱自動車工業株式会社

日本こけし館

宮城県

鳴子町

こけしは東北地方の素朴な玩具。形や色彩はとも単純だが、一体々みな表情も異なり、非常に味わい深いものがある。さらに東北のこけしは十系統に分けられ、地域によって特徴がある。



鳴子公園内にある日本こけし館は、2500体余のこけしを展示

特選！博物館のある風景

知識がふえると新しい風景が見えてくる。旅はじつくり味わいたい。

全国各地の約2300の博物館は、昔を今に伝えてくれる。ここでは博物館の特徴と周辺の見どころをほんのチョッピリご紹介！



会津酒造博物館

福島県

会津若松市

豊かな会津盆地は農作物の宝庫。会津の水は周囲の山のため、塩分を含んだ海水の影響を受けず、酒作りに適した米が穫れる。

館内には3世紀にわたり河野家が使われた酒造りの諸道具や記録が展示されているほか、約200年前の酒蔵が移築復元されている。また、各種地酒が試飲できるきき酒コーナーが設けられている。鶴ヶ城近くには会津酒造歴史館もあり、酒造りの歴史を知ることができる。

周辺は、明治維新の会津戦争の資料を展示している鶴ヶ城、武家屋敷、白虎隊記念館などがある。

(会津酒造博物館) 会津若松市林木町 2(28) 0150 開館時間9時~17時 年末休館

酒造りの歴史がわかる会津酒造歴史館 酒造博物館同様、各種地酒が試飲できる

益子参考館

栃木県

益子町



益子参考館は、益子焼の名を高めた浜田庄司の旧居を展示館として開放

益子焼は、土鍋やすり鉢、茶わんなど日用雑器が中心だった。この益子焼を工芸品として価値を高めたのは、大正時代にこの地に来た浜田庄司だった。その後窯が200以上あるほどに発展した。

館内には浜田庄司が約50年にわたって、世界や全国から集めた数千点の工芸品を展示。館は彼の旧居を開放したもので、長屋門、木造家屋、工房、登り窯などが静かな敷地に佇んでいる。

周辺には陶芸の森や珍しい笑い閻魔像の西明寺がある。また、毎年5・10月に行なわれる陶器市には多くの人がつめかける。

〈益子参考館 芳賀郡益子町 02857(2) 5300 開館時間9時30分〜16時30分、毎週月曜2月中は休館。

旧開智学校

長野県

松本市



旧開智学校 明治6年に開校、昭和38年まで90年間続いた最も古い小学校

城下町の面影を残す松本市の郊外に、明治6年に開校され昭和38年まで90年続いた日本で最も古い小学校の旧開智学校がある。外観は和風と洋風が入り混じった擬洋風建築。館内には、江戸末期から現代までの教育資料約5万点が保管され、一部が公開展示されている。

周辺には、日本最古の天守閣をもつ松本城がある。そのほか、世界一のコレクションを収集している日本浮世絵博物館や松本に伝わる資料を多く展示している日本民俗資料館、旧長野地裁松本支部の建物の日本司法博物館などがある。

〈旧開智学校 松本市開智 0263(32) 5725 開館時間8時30分〜17時、4月末〜11月初めは無休、他は日曜、祝日は休館。

博物館明治村

愛知県

大山市



明治村は、明治時代の約55もの建物が移築復元されている

大山市の郊外、入鹿池に面した丘陵地に明治時代の各地の建物が移築復元されている。三重県庁舎、聖ヨハネ教会堂などの洒落た建物や文豪・森鷗外や夏目漱石の住宅など、その数は55にもものぼる。内部は家具や調度品が備えられ資料も展示され、明治時代の歴史資料館といったところ。村内は明治時代の京都市電やはじめて新橋・横浜間を走った蒸気機関車で移動できる。

周辺には伝統文化を展示した人間博物館リトルワールドや国宝の大山城、日本ライン下りなど見どころが多い。

〈博物館明治村 大山市内山 0568(67) 0314 開館時間10時〜17時、年中無休。人間博物館リトルワールド 0568(62) 5611。

あわくら民芸館

岡山県

西栗倉村



米あやつり歌舞伎人形や砂鉄製錬の資料を展示している、あわくら民芸館

中国自動車道の佐用ICから国道373号線で北上、鳥取県の県境近くの西栗倉村の天岡運動公園の一角にある。館内は米あやつり歌舞伎人形や絵馬などを中心に展示している。また、明治中期まで砂鉄製錬をしていた永昌山鉄山の資料や村内の民具なども展示している。

そのほか、村内の民芸製作、見学者が木工・土細工に親しみ、村人とのふれあいが楽しめる伝習コーナーも随時特設している。

周辺は自然郷で山菜つみやキャンプ、釣、スキーと四季おりおりのスポーツやレジャーが楽しめる。

〈あわくら民芸館 英田郡西栗倉村 08687(9) 2118 開館時間9時30分〜17時、毎週月曜日は休館。

※紹介地域の詳細は、当社発行のJAFドライブガイド。「ふれあい日本列島」(定価1800円)を参照下さい。

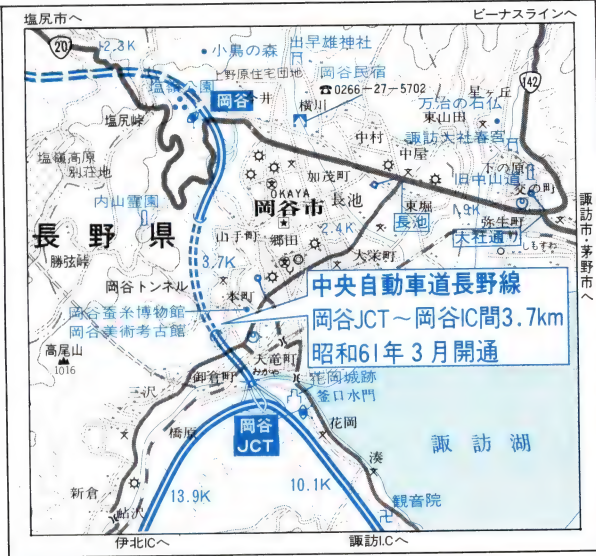
FOR ORIGINAL BEST TOURING

DRIVERS
ホットライン

全国道路情報

ピックアップ道路情報

高速道路の延長ルート



国道、一般道の改良ルート

太子龍野バイパス、太子東IC、太子北IC間3.9km 12月3日開通 兵庫県

今まで太子龍野バイパスは、姫路バイパスの姫路東ICから、市川、中地、姫路西の各ICを通り太子東ICで国道2号線に接続していた。今回、開通した部分は、太子町松尾までの3.9km。松尾には太子北ICが新設され、町道・丸山線に接続している。

新開通した路線の中間程には、太子料金所が設けられ、ここは将来、姫路西バイパスが接続する予定。

国道50号線バイパスが開通、水戸市内の交通渋滞緩和に期待 茨城県

国道50号線バイパスの残り工事区間1.8kmが完成し全線11.6kmが全通した。50号線は常磐自動車道水戸ICや51号線や6号線と接続していることから、水戸市内は交通渋滞しがちで、バイパスの完成が待たれていた。

バイパスは、常磐道水戸IC近くの加倉井町で50号線と離れ、水戸市郊外の元吉田町で6号線と接続する。同市の環状道路として大きな役割が期待されている。

「ライズライン」完成、東北道、4号線と直結する基幹道路 栃木県

ライズラインは大田原市を中心に半径約5kmの環状道路で、西那須野・湯津上を結ぶ、総延長37kmの広域農道を、大田原地域は大田原市を中心に道路が放射状に発達したが、これらを直角に結ぶ道路がなかった。このため、生産、流通、加工を一体的に整備することを目的につくられた。

完成したライズラインは、東北自動車道や国道4号線と結ぶ基幹道路となる。

中央自動車道長野線の一部が3月に開通する。新設されるのは、岡谷JCT、ジャンクションと岡谷IC間の3.7km。岡谷ICでは、国道20号線に接続する。

従来、信州方面へは中央道の諏訪ICから20号線で諏訪湖の東側を周回していたが、岡谷JCTが新設されるので、直接中央道から長野線に入り、岡谷市郊外の20号線に乗り入れられる。このため、塩尻市や松本市へのルートが、かなり短縮される。

東関東自動車道、大栄IC、佐原香取IC間9.3kmが3月に開通、水郷めぐりなどが楽しみ

千葉県

東関東自動車道は、大栄ICまでだったが、3月に佐原香取ICが新設、9.3km延長される。(下図)

佐原香取ICでは、佐原市内への県道・佐原山田線と国道356号線への香取津宮バイパスに接続する。このため、東京から佐原市の古い町並みや伊能忠敬旧宅、香取神宮、そして水郷の潮来などへのドライブが便利になる。

中央自動車道長野線、岡谷JCT、岡谷IC間3.7kmが3月に開通、国道20号線に接続 長野県



全国有名書店、JAF本支部窓口で発売中。

JAFドライブガイド・全国編 車で行ける

名湯・秘湯

■地図入り・1700湯

定価1800円(〒350円)

●AB判/288ページ

重版
出来!

湯けむりドライブ



- 感激する露天風呂の名湯秘湯
- アドベンチャー気分が味わえる秘湯
- 情緒ある宿と温泉
- 食いしん坊にも満足できる温泉と宿
- 脱都会の旅にもピッタリな温泉
- スポーティ派のためのリゾート温泉
- 女性専用の露天風呂がある温泉と宿
- 文学、歴史にあふれた温泉
- 人気のある外湯(共同の湯)

●本書は、私のくるま増刊「名湯秘湯」・オートルート増刊「名湯秘湯パートII」の二冊を増補改訂し、一冊に再編集したものです。

お求めは、全国の有名書店、またはJAF本支部窓口へどうぞ。

■郵送ご希望の方は 郵便振替または現金書留で、ご希望の書名を記入のうえ、代金・送料をお送りください。なお、住所・氏名・電話番号をお書き添え下さい。

■JAF会員の方は、本支部窓口へ直接おいでいただくと、1割引となります。(その他、会員特典は、JAF MATE をご覧ください)

JAF 出版社

〒105 東京都港区芝公園3-6-24
☎03(433)8731 振替・東京0-88320

将来の生活設計に
役に立つJAFの
年金プランです。



JAF会員のための高齡者医療保障(60歳~70歳)付 払込期間10年以上の方



個人年金プラン

■特 長

- JAFの個人年金プランには、高齡者医療保障が60歳から70歳までの10年間付加され、入院、看護、手術等の医療給付金が保障されます。(ただし日額3,000円)
- 生涯にわたって、確かな年金が支給されます。
- 年金開始後10年間は被保険者が亡くなっても、家族の方に残りの年金を保証します。
- 毎年5%ずつ年金が増え続け、将来の物価値上がりに備えます。
- 配当金で年金を大きく増やします。
- 保険料の払込みは、元気で働ける60歳か55歳までに終わります。

■ご契約例

(基本年金 月額3万円(3口)ご契約の場合)

●42才(男性)3口加入された場合 **330**万円
60才までの18年間の総保険料 (月額15,300円)

●65才からの10年間保証期間の **933**万円
受取総額は (年平均933,000円)

しかも、その間医療保障付です。それ以後も毎年—

平均 **115**万円 (一生涯受けとれます。)

基本年金の上に増額年金・配当金がついています。

詳しい資料をお送りいたします

ご請求は、おハガキか、お電話にてお申込み下さい。(ハガキでのお申込みは下記要領でご記入下さい)

40円

〒105

東京都港区虎ノ門
3-25-3 芝ロイヤルビル

株JAFサービス

年金A係

個人年金プラン
の資料を送れ

- 〒、ご住所、TEL
- お名前 ●男・女
- 生年月日
- 会員番号
- 申込予定者数○名

集団名 (株)日本自動車連盟 引受会社 日本団体生命保険㈱

●お問い合わせ・資料請求先 募集代理店

株式会社JAFサービス

〒105 東京都港区虎ノ門3-25-3 芝ロイヤルビル

☎03-436-2388

又は●最寄りのJAF各本・支部●日本団体生命保険㈱ JAF保
〒150 東京都渋谷区東1-2-19 ☎03-407-6211



● 第八回 ばく走エッセー「シルクロード30万kmの道」

ナインバー。プレートなき走行

NHKシルクロード取材団長 鈴木肇

イラン砂漠に塵がまう

酷熱のイラン南道を走る。気温50℃





砂漠を走るシルクロード。パタゴニアの果物市場。パタゴニアの果物市場。パタゴニアの果物市場。



「シルクロード完全踏破」の前に立ちふさがる壁！

イラン・イラク戦争。私たちは、その真只中に、取材を敢行した。

イランは、紀元前六世紀、ダリウス大王によって、史上はじめての大帝国が築かれた古代世界の中心である。帝国の版図はインドからエジプトに及び、二十九の国々が、大王の配下となった。ダリウス大王が造営したペルセポリス宮殿には、各国の使節が訪れ、金・銀・真珠・特産物を献上して、恭順の意を表した。それを示すレリーフが「謁見の間」に至る階段壁面に、今もみられる。

私たちの取材は、長安からローマへと、地を足をつけ、クルマを走らせる旅である。点と点を、飛行機とびながら、取材するものではない。そうした取材なら、すでに何十回と、他の取材班によってなされている。シルクロードの完全踏破、長安・ローマ間を線で結ぶ——これこそ、私たち取材班の不動の掟であった。

しかし、その掟を実行することは、言うは易し、行うは難し、であった。イランはホメイニ師に指導されたイスラム革命の熱狂のなかにある。イスラム革命は、アメリカ資本主義に毒された人々そして国家を、イスラム教により再建しようというものである。そのためにアメリカ車はもちろん外国車の輸入は禁じられている。一時輸入たりとも、厳禁されている。

ペルセポリスを訪れ、ダリウス大王の栄光を偲ぼうとする私たちの前に、この大困難が

たちふさがった。私たちの取材を受け入れてくれたIRTV（イランTV）の重役たちも「それだけは、なんとも出来ない」と、いうばかり。

しかし、ここでクルマが使えなかったら、すべては泡と消える。誰もがなしえなかった「シルクロード完全踏破」の夢が潰え去る。「なんとかしてくれ」

私たちは、クルマの持ち込みを、イラン政府にたのみ込んだ。イランは目下イラクと交戦中であり、我々の希望に配慮を示すほどに、ゆとりはないはずだ。係官にしてみれば、「そんなことにかかわり合っている暇はない。こっちは戦争中だぜ」という気持であつたろう。

私たちは、遠大な夢の実現を、この地で断念せざるを得ないと思った。

「戦争中だもの、仕方がないさ」と、自己弁護も用意した。

朗報が突如入った。

「クルマの一時輸入を許可する。輸入手続不用」

私たちは、イラン国内に、クルマを持ち込み、全土を走らせることが出来た。

「輸入手続不用」——それは、イラン政府が、私たち取材班に与えてくれた、特別な例外措置であつた。平たくいえば、イランには存在しないクルマ、幽霊車が走つたのである。ナンバープレートなき走行は、こんな事情によるのである。



右上イラン砂漠の遊牧民
彼らはこうしたフェルト作りのマントを着て夜をすごす。
——砂漠の夜は寒い——
左上ペルセポリス宮殿
左下オアシスで見たイランの少女



次回以降の連載予定

- 3月号 砂漠のオートレース
- 5月号 人命救助に国境なし
- 4月号 即金5万ルーブルの交渉
- 6月号 ローマ着、30万kmの旅の終わり

NHK総合テレビ「シルクロード」新シリーズの放送予定

(毎週木曜 午後10より)

- ☆ 1月9日 砂漠の大画廊
- ☆ 1月13日 印象の窟・塑像
- ☆ 1月16日 西域のかおり
- ☆ 1月30日 執念の美・壁画

トラブルの時、すぐ外せなければヘルメットではない。KIWI CP-4。安全のために、取り外し可能な下部インナーライニングを備えた日本で唯一の構造。そして超高速時でも開閉できる三次曲面シールドの採用。さらに4段階調節ベンチレーション、脱着自在のウインド フォース・ディレクター、交換可能なシールドカバープレートなど。KIWI CP-4には一つ上の安全がある。KIWI CP-4 ¥30,000/レッド×ホワイト、レッド×ブラック、ブルー×ホワイト(オプション) ●サイズ:58、60、62/スベアシールド=¥4,000(クリアー、ライトスモーク、ダークスモーク)シールドカバープレート=¥4,000(レッド、ブルー)JIS-C種、MFJ二種適合品
日本総代理店ワールド通商㈱〒107東京都港区赤坂2-10-8TEL.03-583-1502(代) 発売元㈱ヤマコTEL.03-432-6711(代)
㈱大都TEL.03-844-8270(代) 南海部品㈱TEL.06-344-1581……………カタログ請求は上記まで



CP4
Kiwi
DESIGN BY F.A. PORSCHE



off

衝撃吸収だけが、ヘルメットの機能ではない。

ちよつと気になる●カー用品実用度テスト
(第11回)スノーマット

総合的にはホワイトフィールドII、 使用感ではカシバースノー、フイ ット感ならミニヨンスノーが最適



概要

スノーマットは、クルマの床を濡らさないように皿のような形になっているのが特徴だ。ズボンや靴、服などに付着した雪や水というのは、溶けると意外に多くの水となって足元に流れるもの。それらの多くの水をガッチリと受けとめなくてはならないだけに、ある程度の深さが必要になってくるというわけだ。

スノーマットは、運転席用、助手席用、リア用の3タイプが用意されているものと、フロント用とリア用の2タイプになっているもの、各車種別に6タイプが用意されているものがある。購入する際は実際に自分のクルマの床に置いてみて、フィットするかどうかを確認してみたほうがいいだろう。ゴワゴワとなじまないようだと、運転しにくくなって危険だ。今回テストしたスノーマットは、5種類(15タイプ)。その特徴などは次のとお

フロアマットというと、どうしてもクルマを買い替える付属品だと思っているオーナーが多く、特別に気にとめないケースが多い。しかし、雪の降る地域に住む人やスキー場などに行った時、靴やズボンの裾などに付いた雪や氷が溶けて、クルマの床を水びたしにしてしまったというオーナーも多いはず。そんな時に便利なのがスノーマットだ。そこで今回は、5種類(15タイプ)のスノーマットの実用度をテストしてみた。

りだ。

- ①永大化工 アビロン・カシバースノー
運転席用、助手席用、リア用の3タイプ。
唯一の樹脂性で最も軽量。人工芝が装着された全車種対応型。耐寒マイナス45度。
- ②永大化工 アビロン・カナディアン
フロント用、リア用2タイプ。純
ゴム製全車種対応型。耐寒マイナス40度
- ③日丸産業 アロン・ホワイトフィール
ドフロント用、リア用2タイプ。合成
ゴム製で弾力がある。全車種対応型で、
耐寒マイナス40度。
- ④日丸産業 アロン・ホワイトフィール
ドII 裾が濡れない深ミジタイプ。合成
ゴム製全車種対応型。耐寒マイナス40度。
- ⑤大沢商会 ミニヨンスノー FR・軽
自動車のフロント用&リア用、FF・4
WD車のフロント用、ワゴン・1BOX
車の運転席用&助手席用、バン・トラッ
クの運転席用の6タイプのワイドバリエ
ーション。耐寒マイナス45度の純ゴム製。

車体への装着

車体の床に装着した際、よくなじまなかったり、簡単にズレてしまったりと運転しにくく非常に危険だ。そこで実際の装着感について調べてみた。

どのスノーマットも、一応全車種対応タイプとなっているので、装着は割合スムーズだ。特にボックス状になっている底部はピッタリ密着し、足を置いていればズレたりするような事はない。重量のあるカナディアンスノーやホワイトフィールドII、ミニヨンスノーSF2などはまったく問題なさそう。軽量タイプのカシバースノーも、一見不安そうにみえるが、形状が床と最もマッチしやすいため、ズレの心配は皆無だ。

ただし、底部のまわりにはみ出た部分があり、フロアのギアボックスの突起などにぶつかって、必ずしもピッタリとおさまるわけではなく、部分的に浮きあがる感じ

じになってしまうという事があった。特にフロント部分は、各車種によってペダルとシートの距離がまちまちのため、ペダル操作時に不都合が生じる場合もある。リアの場合は、ほとんど問題なくスッポリとおさまるが、やはり専用タイプではないだけに、若干のズレもある。

このような場合は、愛車のフロア形状に合わせて、ハサミやカッターなどで細工するといいたい。どのタイプも周辺部分は調整ができるように余裕のある設計がなされている。

また、カナディアンスノーは、フロアと接する部分に突起状になったスベリ止め対策が施されている。



○印の部分のカットして調整すればジャストフィットする。



永大化工 アロン・カシバースノー



永大化工 アビロン・カナディアンスノー



日丸産業 アロン・ホワイトフィールド

アロン ホワイトフィールド	アロン ホワイトフィールドII	ミニヨンスノー					
		SF2	SR2	SFFD	SF1BOX	SFVT	SF1BOX2
全車種対応 ⒺⓇの2タイプ	全車種対応 ⒺⓇの2タイプ	FR・軽自動車 Ⓔ	一般・軽自動車 Ⓡ	FF・4WD車 Ⓔ	ワゴン・BOX車 Ⓡ	バン・トラック Ⓡ	ワゴン・BOX車 Ⓡ
Ⓔ 67.5×49.5 Ⓡ 47×49.5	Ⓔ 70×50 Ⓡ 46×52	75×51	53×56	75×56	55×47	54×53	55×52
Ⓔ 1150 Ⓡ 800	Ⓔ 1400 Ⓡ 830	1500	1100	1700	1000	1100	1050
Ⓔ 43×40 Ⓡ 35×38	Ⓔ 39.5×39 Ⓡ 35.5×38	42.5×38 3.5	41×45 3.5	49×46 5	24×39 4	28.5×45.5 3.5	29.5×45.5 3.5
4	7	3~7	3~7	7	7	7	7
-40℃	-40℃	-45℃	-45℃	-45℃	-45℃	-45℃	-45℃
合成ゴム	合成ゴム	純ゴム	純ゴム	純ゴム	純ゴム	純ゴム	純ゴム
Ⓔ 2600円 Ⓡ 2200円	Ⓔ 2900円 Ⓡ 2400円	2800円	2400円	3000円	3000円	3200円	3000円
白抜きロゴの デザイン	深ミゾタイプ 赤と白のロゴ入り	—	—	—	シャフト部分の 切りぬき可	シャフト部分の 切り抜き可 アクセルカバー	—

使用感

次に、実際に運転する場合の使用感を調べてみた。まず、フロント部、それも運転席について。なんといつもペダル類を踏みこむ部分だけに、足元のフイリングは運転のしやすさ、しにくさに直接かかわってくる大切なポイントだ。そこで、実際にアクセル、ブレーキ、クラッチ等のペダルを操作してみて、そのフイリングをテストした。最も好ましかったのが、カシバースノー。カット状の人工芝が適度な堅さとしなやかさを持っているので、足元のスリッパはほとんどない。しかも、ゴムのようにまとわりつく感じもなく、通常敷かれていたフロアマットに比べても、何の違和感もない。というよりも確実にいい。冬期だけではない。通常のテスト中ではカシバースノーとミニ

ヨンスノーS F V T だけが、アクセルカバー付で、アクセル操作がラクだった。その他のタイプも、ペダル操作は思ったよりも快適で、違和感や運転上の支障は一切感じられなかった。ホワイトフイールドIIは、素材のゴムが適度な堅さを持っているため、ゴアゴアした感じがまったくなく、底の厚めの靴でも良好な操作フイリングが味わえワークブーツ等をはく機会の多いアウトドア派には重宝しそうだ。

同じアウトドア派でも、ジープなどの4WDに乗る人には、ミニヨンスノーS F F D が最適だ。4WDの広いフロアも十分カバーするだけの面積がある。ただし、若干やわらかめのゴム素材を使っている

カシバースノーの人工芝の使用感は絶品。静電防止加工が施され静電ショックもない。

ホワイトフイールドIIは、素材のゴムが適度の弾力を持ちどんな靴にも合性がいい。

日丸産業 アロン・ホワイトフイールドII



大沢商会 ミニヨンスノーS F 2



大沢商会 ミニヨンスノーS F F D



●表1 SPECIFICATION

	アピロン カシバースノー	アピロン カナディアンズノー	
適用車種	全車種対応 (通) (R) の3タイプ	全車種対応 (F) (R) の2タイプ	
サイズ (cm)	(通) 68×48.5 (助) 68×48.5 (R) 46×50	(F) 70×54.5 (R) 46×48	
重量 (g)	(通) 600 (助) 800 (R) 500	(F) 1980 (R) 1050	
底面サイズ と深さ (cm)	(通) 29×33 (助) 29×33 (R) 32×35	(F) 44×38 (R) 33.5×39	4.5
ミゾの深さ (mm)	4	1~2	
耐寒温度	-45℃	-40℃	
材質	合成樹脂+人工芝	純ゴム	
価格	(通) 1980円 (助) 1980円 (R) 1880円	(F) 3500円 (R) 3100円	
特徴	人工芝装着タイプでカラフル アクセルカバー付き	赤い3本ライン入り	

※(通): 運転席用、(助): 助手席用、(F): フロント用、(R): リア用

水の収容力

スノーマット各種に水を一杯に入れ、どれだけの量が入るかを調べてみた。結果は表2のとおり。最も多くの水量を収容できるのが、ミニونسノーフFDの8.4ℓ。サイズ的にも大きいだけにうなずける数字だ。だが、これとほとんど同じサイズのミニونسノーフ2の6.4ℓは、サイズの小さいホワイトフィールドの6.6ℓより少なかった。これは、ミゾの数がSF2よりSFFDのほうが多かったためだろう。

最も収容量が少ないのがミニونسノーフ1BOXの2.6ℓ、次いでSFVTの2.8ℓ、カシバースノーも助手席用が4.7ℓに対し運転席用は3.2ℓと少ない。SFVTとカシバースノーはどちらもアクセルカバーが付いているため、そこから水が抜けてしまう。

実用度

それでは、マットに水がたまっている状態での実用度はどうか。まず、1ℓの水を入れ、水びたし状態でペダル操作を行ない、その時にズボンの裾が濡れるかどうかをチェックした。結果は表2のとおり。どのタイプもズボンの裾が水に触れることはなかった。ただ、カシバースノーとホワイトフィールドは水面と裾の間隔がギリギリで道路のギャップなどにタイヤをとられた場合、水がはねてしまうことも十分考えられる。また、ミニونسノーフFDは、実験に使用



水平な場所にマットを置き水がこぼれる寸前までゆっくりと注水して最大収容力を計測した。またミゾ内に収容可能な水量も計った。

しかし、実用上では水を一杯までためてしまった場合、クルマが横ゆれするたびに水はこぼれ出る。そこで、ミゾ内にためられる水量も計測した(表2)。これが実用上問題ない収容量というわけだ。

したFF車の座席が低い分、裾と水面との差がスレスレになってしまった。同じミニونسノーでも、SFVTとSF1BOXは、ペダルを上から踏みつける感じになる1BOX車が対応車。つまり、この点についてはまったく問題がないと考えられるので計測はしていない。次に、水びたし状態での使用感が、体感的にはあまり気持ちのいいものではない。カーブするたびに左右に動き、うも落ちつかない。底の部分などに吸水性のあるものを敷くなど、もうひと工夫欲しいところ。カシバースノーは人工芝を装着しているの、いくらかは違うが、

	アロン ホワイトフィールド	アロン ホワイトフィールドII	ミニヨンスノー					
			SF 2	SR 2	SFFD	SF1BOX	SFVT	SF1BOX2
	やや小ぶりなのでとてもカンタン	ある程度の弾力がありカンタン	やや大きめサイズなので調節する必要あり	一見大きいようだが、とてもカンタン	余裕もありカンタン	シャフト部分をカットする必要あり	シャフト部分をカットする必要あり	余裕もありとてもカンタン
	ゴム部分の硬度が適当で、とてもよくフィットする	重厚で、ゴム部分の硬度が適当なのでとてもよくフィットする	しなやかなゴムの摩擦力が強くピッタリフィット	//	//	シャフト部分をカットできるのでピッタリフィット	//	しなやかなゴムの摩擦力が強くピッタリフィット
	厚底の靴でも問題なくペダル操作が可能	ミゾがタテ方向のためカカトがややスベるがほとんど問題ない	アクセルからブレーキへの動きもスムーズ	——	やや厚底の靴には不向きなのが惜しい	ペダル操作には何の問題もない	//	——
	やや肉薄の印象があるが、フィーリングはかなり良好	抜群の使用感、適度な堅さがい	やや柔らかすぎるようだが疲労感はない	良好	使用感には問題ないが4WD用としての独自性がほしい	良好	良好	良好
	Ⓕ 6.6 Ⓖ 5.6	Ⓕ 5.4 Ⓖ 4.5	6.4	5.0	8.4	2.6	2.8	5.0
	Ⓕ 600 Ⓖ 350	Ⓕ 750 Ⓖ 600	400	350	800	400	400	350
	Ⓕ 35	Ⓕ 48	32	——	38	——	——	——
	かなり良好	今回テストした中では最も良好	良好	良好	最も高い実用上の水収容力をホコる	やや実用上の収容力が少ないが良好	//	良好
	¼程度は覚悟が必要	わずかが床に流れおちる。完全排水はムリ	⅓くらい車床部へおちる	——	⅓くらい車床部へおちる	半分以上車床部へおちる	半分以上車床部へおちる	——

1ℓの水を入れるとマットは水びたし状態になり、ビチャビチャでかなり使いづらい。



ホワイトフィールドIIはミゾが深く、実用上の収容力は最も高い。750ccまでは平気だ。



リア用も1ℓの水が入ると水びたしで気持ち悪い。長時間の使用には向きそうもない。



いずれにしても水びたしの状態になってしまつと、いくらスノーマットといえどもその威力は十分発揮できないようだ。もつとも、これだけ大量の水がマットにたまるということは、実用上そんなにあることではないだろうか……。

では、水の量が400ccだとどうか。

水抜き・水はけ

このように便利なスノーマットだが、ただひとつ問題点もある。それは、マットにたまった水の処理である。せっかくマットで受けとめた水も、抜く時にクルマのフロアにぶちまけてしまつては何の意味もなくなつてしまう。残念なこと、今回テストしたスノーマットはすべて、大量の水を入れたままはずすことは不可能。どんなにうまくやろうとしても、水は必ず床にこぼれてしまう。

対応策としては、写真のようにウエスに水を吸わせて、ある程度水の量を減ら

若干の差はあるにせよ、どのマットも使用感は乾燥時とはとんと変らない。特にホワイトフィールドIIはミゾが深い分だけ、足との接触面に水があふれないので使いやすい。ただ、ミゾの方向がたて方向なので、靴の底に泥やゴミなどが付着していると、ツルと滑べることがある。

してからはずす以外にはなさそう。寒さの中でこの作業はつらそう。

しかし、通常使用でこれだけ大量の水はたまらないはず。それにヒーターなどの熱による蒸発も考えられるだろう。基本的に表面積のあるほうが有利。深ミゾタイプもはずす時にはこぼれにくい。



原始的手段だが効果は絶大。しかし寒い中でこの作業をやるには勇気が必要だ。

●表2 SUMMARY TABLE

	アピロン カシバースノー	アピロン カナディアンスノー	
車体へ装着	アクセルカバーもあるし軽いのでとてもカンタン	少し重いのでやや力が必要	
床とのフィット感	やや素材的にバリバリした感じで軽すぎることがよくフィットする	重厚なうえ、裏にスベリ止めがあり抜群のフィット感	
ペダルの踏みぐあい	人工芝の部分がカカトによくなじむ	ゴムの部分のフィーリングがよく、ペダル類は操作しやすい	
使用感	清潔感も高く何の違和感もないグッドフィーリング	ゴムという感じがやや強すぎるが違和感は少ない	
水の収容力(ℓ)	㊦ 3.2 ㊦ 4.7 ㊦ 5.4	㊦ 5.2 ㊦ 5.4	
ミゾ内の水収容力(cc)	㊦ 500 ㊦ 500 ㊦ 500	㊦ 280 ㊦ 250	
ズボンの裾と水面の距離(mm)	㊦ 21	㊦ 32	
実用度	使用感は最高だが水をぬきにくいのが残念	実用上の水収容量がやや少ない	
水1ℓ入れて水を抜いた場合(フロント部のみ)	半分くらい車床部へ流れおちる	1/3くらい車床部へ流れおちる	

※㊦：運転席用、㊦：助手席用、㊦：フロント用、㊦：リヤ用

1BOXカーのオーナーは大注目!! ミニエンスノーSF1BOX、SFVT

大沢商会のミニエンスノーは、各車種別専用の6タイプがそろったワイドバリエーション。特に1BOXやトラックなど、ハンドルが床から垂直方向に出ているタイプのクルマのオーナーには実にうれしい設計になっている。写真でおわかりのとおり、ミニエンスノーSF1BOXとSFVTは、ハンドルのシャフト部分にカットラインが入っている親切設計。つまり、ハサミやカッターなどを使ってラインどおりに切りとれば、どんなフロアにもジャストフィットさせることができるわけだ。



▲上がSFVT、下がSF1BOX。左下がカットした状態で右下が販売されている時の状態。ハサミやカッターなどで簡単に切りとれる。



▲アビロン・カナディアンスノー 足もとの赤いラインが鮮やかな純ゴム性の重厚タイプ。フロント用3500円、リア用3100円④

▶アロン・ホワイトフィールドII スポンの裾が濡れない深ミソ設計。新発売の改良型。フロント用2900円、リア用2400円⑧



▲アビロン・カシバースノー 人工芝を特殊装飾。水はけ抜群の静電防止加工。運転席・助手席用各1980円、リア用1880円⑤

◀アロン・ホワイトフィールド 白いレタリングのアクセント。ゴム弾性にすぐれる。フロント用2600円、リア用2200円⑧

SFFD 3000円 (FF・4WD専用)	SR2 2400円 (FR・軽リア用)	SF2 2800円 (FR・軽フロント用)
SF1BOX2 3000円 (フロン・1BOX助手席用)	SFVT 3200円 (バス・トラック運転席用)	SF1BOX 3000円 (フロン・1BOX運転席用)

▲「ミヨンスー・シリーズ」どんなクルマのフロアにもフィットする、6タイプのワイドバリエーション。しなやかなゴムは床との相性も良く、ハードな雪道走行でも疲れさせない。マイナスイオン45度までの耐寒性をもち、極寒の中でも堅くならない純ゴムを使用。⑥

総合評価

今回採り上げた5種類15タイプの実用度を総合的に見た場合、決定的に大きな差はないといえる。したがって総合的な評価は次のようになるだろう。

総合的にみて、あえてベストを選ばなければ日丸のアロン・ホワイトフィールドIIだろうか。ミソ部分の深さが、実用上の水収容力も大きく、使用感もいい。排水性能もトップだ。しかし、使用感、つまり足元のワイリーリングに重さを置きたいというユーザーには、永大のアビロン・カシバースノーがいいだろう。なんといっても人工芝の感触には他のスノーマットよりも格段のワイリーリングの良さがある。カラフルなカラーも車室内の雰囲気を楽しめるものにしてくれるはずだ。フロアとのマッチングを重視するならばワイドバリエーションを誇る大沢のミニヨンスノーを選ばない。ゴム質が最もしなやかで、どんな形状のフロアにもピッタリおさまってくれるはずだ。いずれにせよ、今回採り上げたスノーマットは、どれを選んでも大丈夫。あとは各人の好みの問題だけだろう。

商品の問合せ先

- ①大沢商会 〒108東京都港区芝浦4-2-18 ☎03-4551-0111
- ②日丸産業㈱ 〒153東京都目黒区下目黒1-1-3 ☎03-4901-3171
- ③永大化工㈱ 〒690-02奈良県北葛城郡香芝町尼寺408 ☎074571-7175

Autoroute CARGOOD'S GUIDE

冬将軍に備えは十分!!



●無限 C F-48 ガンメタリックタイプ

HONDA スポーツスピリッツを体現したホンダ専用ホイール。専用設計で軽量化。センターハブ合わせによるジャストバランス、サスペンションコンセントとのマッチングなどメリット満載。エアークウルはクロームメッキ仕上げ。

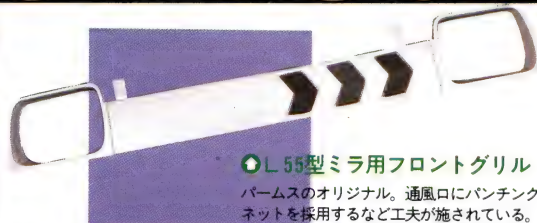
●価格/2万5,000~3万3,000円。エアークウル (オプション): 2,400~2,700円 ©



●トヨタ純正ボッシュ・フォグランプ

新型カリーナ E D、新型セリカ (60年 8月以降) 用角型タイプ。取り付け部をトヨタ車専用にオリジナル設計し、マッチングを一段と向上。超ワイドの100度の照射角。高照度55Wのハロゲン球を使用。

●価格/1万9,000円 (本体2個、カバー付) 4,300円 (取り付けキット) ⑤



●L 55型ミラ用フロントグリル

バームスのオリジナル。通風口にパンチングネットを採用するなど工夫が施されている。カラーは純正色の白と赤。材質はFRP製。

●価格/1万9,000円 ④



●ランプ&アラーム BA-101

安全性とファッション性を生かしたカーアクセサリー。用途はバックアラーム、ストップランプ、半ドア警告を光と音で知らせる。ネームプレートには12の星座が描かれている。本体カラーはホワイト、レッド、ブラック。

●価格/4,300円 (本体とネームプレート) ⑥

●VOLK RACING "EMU"

より強く、美しく、メンテナンスフリーの課題を、高度メッキ技術導入、フラッシュカラーの採用でクリア。メッシュタイプはVOLK RACING 84 Cを、フィンは370をそれぞれベースに2種登場。センターロックタイプにできるパッケージプレート装着。

●価格/2万8,000~5万円 ⑦



●スキーキャリア DV410

空力特性に優れたエアロフォルムドリップタイプ、4台タテ積み。カラー: ブラック、ホワイト、ブルー

●価格/9,500円 ⑩



●スキーキャリア UV433

タテ積みユニバーサルタイプのエコノミーキャリア。タテ積み4台、カラー: ブラック、ホワイト、ピンク。

●価格/6,200円 ⑩



●スキーキャリア DV411M

ミドルルーフ専用キャリア。ドリップタイプ、4台タテ積みホルダー。カラー: ブラック

●価格/1万2,000円 ⑩



●VOLK-C-1改

宇宙工学から生みだされた新素材CFRPの特性である高剛性と軽量をブレーキングシステムのヒートコントロールに活かし、また精細なエアコントロールを得るために、ボディサイドのドラッグを生み出すシロコファンフィンとし、ドラッグを減少。クルマはよりレーシングライクへ。

●価格/4万3,000~4万6,500円 ⑦

●スキーキャリア ヴェーレンST

ヴェーレンSTのスタンダードモデル登場。ネジ式でジャストフィット、4台搭載。カラー: ブラック、ホワイト、ブルー。

●価格/1万円 ⑩



●スキーキャリア UV434

タテ積みホルダーで標準装備したユニバーサルタイプ、4台搭載。カラー: ブラック

●価格/1万2,000円 ⑩

ショップリスト ④バームス 〒657兵庫東神戸市灘区都通5-4-19 ☎078-881-3297 ⑥山口電機工業 〒154東京都世田谷区池尻3-11-9 ☎03-413-0501 ©無限 〒351埼玉県朝霞市藤折町2-15-11 ☎0484-61-4131 ⑩カーメイト販売 〒162東京都新宿区櫻町3牛込横町ビル ☎03-268-1421 ⑤トヨタ自動車 〒461愛知県名古屋市中区泉1-23-22 ☎052-952-3333 ⑦レイズ 〒577大阪府東大阪市長田西5-80 ☎06-746-1010

EXTERIORS & WHEEL

ウィンタードライブもスポーツ感覚!

●車載用コンパクトディスクプレーヤー

SD-1100

バイヨDシリーズと組み合わせで最高級の音を楽しむプレーヤー。独自のショックアブソーバを採用したデッキフローティング機構で、デッキ部をクルマの振動から完全シャットアウトし、安定した再生を可能。新開発LSIの採用で、小型、シンプル化を実現。ミュージックスキャン機能、トラックサーチ機構など採用。●価格/9万4,000円 ①



●車載用コンパクトディスクプレーヤー CD-1000B

オルフェードシリーズと組み合わせ可能で、DINサイズ。ビットを正確に読むトラッキングサーボ、正確な焦点を結ぶフォーカスサーボ、ピックアップのトレース位置を決めるキャリッジサーボ、ディスクを正確に回転させる駆動サーボの4つのサーボを搭載しているのが最大の特徴、また独自のフローティングショックアブソービング採用で、耐震性向上 ②

●価格/9万5,000円、5,500 (接続用リレーボックス)



●ハイパワーアンプ内蔵カセット デッキCH-5071

C D対応のワンボディタイプ、総合60Wアンプ、フルジョックデッキ、5ボショングラフィックイコライザーを一体化した3イン1。

●価格/5万9,000円 ③

●据置型4ウェイスピーカー KSC-8090

C Dなどデジタルソースに対応したオール平板ユニット、ダブルボイスコイル、B Mキャストキャビネットなど新技術採用のKENWOODカースピーカー最高級品の登場。

●価格/7万2,000円 ④



●シティコネクションシリーズ Hi-Fiカーステレオ (S017)

AM/FMチューナ付。PLLシンセサイザー方式採用で、ワンタッチ選局など種々のチューニング方法が可能。SASC回路の採用で、可聴受信範囲が拡大し、電波の弱い地域でもクリアな受信

●価格/5万5,000円 ⑤



●シティコネクション コンボタイプ フルジョックデッキアンプDA005

25W+25Wアンプを内蔵したワンボディタイプのデッキ。スピーカーとの接続だけでHi-Fiサウンドが楽しめる。チューナー、イコライザーの接続可能なラインIN、ラインOUT端子付。イコライザー接続でデュアルアンプシステムへ発展可能。フルフラットフルジョックデッキとスぺアナイコライザーも発売。

●価格/6万4,800円 ⑥



●シティコネクションHi-Fi カーステレオ (S013)

スラント (傾斜) デザインの採用で、操作性と視認性向上。同機能、同仕様の180タイプ (S013) と160タイプ (S13) 2サイズ登場で、クルマへの適合拡大。カラーもブラックとレッドの2バリエーション。

●価格/3万3,000円 ⑦



●JVCカーオーディオ

カセットデッキ、チューナー、パワーアンプ、グラフィックコライザーの4つ機能を搭載したワンボディタイプのカセットカーレーシーバ(KS-RX705、KS-RX505)をはじめ、低歪率バイパワーアンプ2機種、デジタルサウンド対応の据置型スピーカーシステム2機種、埋込型スピーカー4機種を同時発売。

●価格/1万1,800~9万9,800円 ㊦



●シティコネクション オムニディレクショナルサウンド 4ウェイ

5スピーカーバフレフ据置型(OD30)

本体システムを選ばず、スピーカー単独でサウンド機能が得られるOD(オムニディレクショナルサウンド)スピーカーシリーズのバリエーション、既販のOD50の普及タイプ。

●価格/4万2,800円 ㊦



●AQS搭載FMコンパクトラン シーバーシリーズFT-3800/H (144MHz)、FT-3900/H (430 MHz)

ヤエスAQSシリーズ第2弾、コールサインスケルチ/コードスケルチ、チャネルアクセス機能、最大級の10KバイトのダブルCPUの搭載など、先進機能実現、まさにハイテク通信システムの登場だ。

●価格/1万9,800円 (FT-3800/H)、1万5,800円 (FT-3900/H) ㊦

●日本ビクターのカーオーディオ JVCカーCDプレーヤー(XL-C10)

ディスクに直接触れることなく、カセットテープなみの操作性を実現したカートリッジローディング方式を採用。車載用としての耐振性も追求。カセットカーレーシーバとシステム化もOK。

●価格/10万9,800円 ㊦



●富士通のカーオーディオ

CDプレーヤーのダイナミックレンジに応え、ライブな音楽を楽しむ高性能スピーカーシステムの4ウェイボックス型Hi-Fiスピーカー(Z-70i)をはじめ、システム発展型の機能を備えたオートリバースカセットデッキアンプ(QX-330)、PLLシンセサイザチューナ(QT-350)、FMステレオチューナ付カセットカーステレオ(CM-6630)など8機種。

●価格/1万8,800~7万円 ㊦



ショップリスト ㊦富士通テン 〒652兵庫県神戸市兵庫区御所通1-2-28 ☎078-671-5081 ㊦三菱電機 〒100東京都千代田区丸の内2-2-3三菱電機ビル ☎03-218-2172
㊦トリオ 〒150東京都渋谷区渋谷2-17-5シノノギ渋谷ビル ☎03-486-5520 ㊦クラリオン 〒150東京都渋谷区渋谷2-22-3 ☎03-400-1121 ㊦日本ビクター 〒103東京都中央区日本橋本町4-1 ☎03-241-7811 ㊦八重州無線 〒103東京都中央区八重州1-7-7 ☎03-271-7711

寒い冬、インテリアは暖かくなりたい



●密閉型自動車電池 (AE50型)

日本電池とトヨタ自動車が共同で、軽量小型、高出力のバッテリーを開発。密閉型鉛電池を使用。低抵抗極板およびガラスマットの薄型化、始動性能のアップを実現。完全メンテナンスフリーバッテリー。ただし発売は62年の予定 ㉔

●霜キラー

グリコール類含有のため、ウインドガラスも流れ落ちず、霜の固着や水の氷着を防ぐ。また特殊界面活性剤使用で浸透力が強く、グリコール類の水との反応熱で解氷も早い。

●価格/1,500円 ㉕



●金属表面処理剤Pro-Tec

而揮発性メタルトリートメントPro-Tecはエンジン内部の金属に保護膜を作り、金属表面を潤滑する。またあらゆるタイプの石油系や合成オイルと完全混合し、パワーアップはもちろん燃費も大幅に向上とウレシイケミカル。

●価格/7,800円 ㉖



●三菱薄型パワーウインド

窓の開閉加重に合わせてトルクを自由に調整できるトルク調整方式の採用で、開閉負荷の大きい大型ドアから、負荷の軽い小型ドアまで、幅広い車種に適用可能。厚さ38mmの薄型。

●価格/2万9,800円 ㉗



●テクノサーモ

デジタル時代に対応して、文字部は「デジタル書体」を、指針はアナログ型と双方の良さを生かした見やすい温度計。取り付けが粘着テープ。サイズ: 50×50×15(mm)。

●価格/1,000円 ㉘



●ROOTファインロックワックス

最新のセラミック技術による超微粒子を使用。ガンコな水アカ、シミ、油汚れを簡単に落とす。水アカとり作用と同時に天然カルナバワックス配合で、ワックスかけも同時にできる。色ボケ車に最適。

●価格/3,000円 ㉙

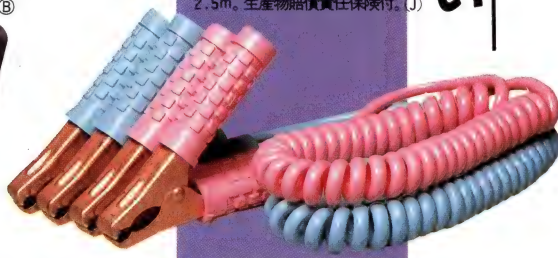
●ファヤ出し、保護のシュアクリーン

ダッシュボード、レザーシートをはじめ、ウレタンバンパー、タイヤなど、素材のもつ自然の艶の美しさを甦らせ、また紫外線や大気汚染による老化、静電防止効果もある。クルマだけでなく、家庭用品にもどうぞ。

●価格/1,500円 ㉚

●パステルカールブースターケーブル

ブースターケーブルもカラフル時代。女性ドライバーによく似合うブースターケーブル。50A、12V、2.5m。生産物賠償責任保険付。㉛



●セルブースター&チャージャ "VITAL 100"

A (電流、V (電圧) のツインメーターで充電進行状態をチェック。小型充電器で初めて採用したセルスタート機能、3つの回路保護装置採用。●価格/1万3,500円 ㉜



●セルブースター&チャージャ VITAL 110

6Vのバイクから12Vのクルマまで幅広く使える家庭用充電器。充電チェック用Aメーター (電流計) 付。セルスタート機能、3つの回路保護装置採用。●価格/1万3,500円 ㉝



●タイマー充電器SB-M40

6ステップLEDメーターが所要充電時間を表示し、過充電のミスを解消。マニュアル充電も可能。セルスタート機能、3つの回路保護装置の採用

●価格/2万4,000円 ㉞



● **サンリオキャラクター FUN COME ALIVE**

カーマット、シートカバー、シートエプロン。3匹の小熊がラケットをもっておでかけのようです。ドライブもクマ君と一緒に楽しくなりそう。
●価格/9,800円(シートカバー)、2,980円(カーエプロン)、2,980円(カーマット) ㉔

● **サンリオキャラクターシリーズ ZASHIKIBUTA**

フランスの片田舎で家族の一員として家の中で飼われて、ノンビリ暮らすザシキブタ。ミラー、コインホルダー、カセットホルダー、サーモメーター、ハイトレイ、ミニポケット。

●価格/700~1,480円 ㉕



● **サンリオキャラクターシリーズ ドリンクホルダー**

ケーキが大好きなタキシードサムと幸せを運ぶ白ネコ、キティの2タイプ。カラーは8色。

●価格/780円 ㉖

● **サンリオキャラクターシリーズ ザ・ボードビルデュオ**

ブロードウェイで活躍する子役のエディとエミー。2人の夢は映画監督と子役になること。ミラー、コイントレイ、カセットホルダー、サーモメーター、ミニポケット、ハイトレイ。

●価格/700~1,480円 ㉗



● **サンリオキャラクター ZASHIKIBUTA**

カーマット、シートカバー、シートエプロン。ザシキブタファンは注目! 小ものからインテリアグッズまでそろって勢揃い。

●価格/9,800円(シートカバー)、2,980円(カーエプロン)、2,980円(カーマット) ㉘

ショップリスト ㉔三菱電機 〒100東京都千代田区丸の内2-2-3三菱電機ビル ☎03-218-2172 ㉕星光産業 〒130東京都墨田区立川3-15-9 ☎03-634-4641 ㉖光信産業 〒160東京都新宿区百人町2-24-12 ☎03-363-0326 ㉗カーメイト販売 〒162東京都新宿区横町3牛込横町ビル ☎03-268-1421 ㉘日本電池 〒601京都府京都市南区吉祥院西ノ庄猪之馬場町1 ☎075-312-1211 ㉙アルファマstars 〒543大阪府大阪市天王寺区上本町5丁目4-11-1010 ☎06-762-2694 ㉚富士興産 〒100東京都千代田区永田町2-4-3氷町ビル ☎03-580-3577 ㉛同和 〒106東京都港区六本木5-18-18 ☎03-582-1911 ㉜丸愛産業 〒100東京都千代田区神田佐久間町2-6森芳ビル ☎03-861-5321 ㉝大自工業 〒582大阪府柏原市円明町1000-100 ☎0729-77-8222

愛車を優雅に ファッションしよう。

車のニューファッション カー・ボディペインティング

「自分ならではの車に仕立てるとなると、大層は、内装に凝るといのがこれまでの常識だった。車体の方はいじりようがないし、凝るとしてもごく一部分でしか余分なお金がかかる。

お金もかからず、テマもかからず、愛車のボディ——つまりあなたの愛車のイメージそのものをガラッと変身させる方法はないものだろうか？ その結果、あなたはこの世に二百とないオリジナルカーのオーナーになるわけだ。

その方法とは、愛車のボディを自分の好みのイメージでファッショニングしてしまいうテクニクだ。たとえば好みのイラストやパターン、キャラクター、イニシャルなどを描くのだ。またタイヤやバンパーなどに部分的に描いても、しゃれたアクセントとなって面白い。

これまで愛車を飾るうえで「盲点」となっていた車体のペインティング。それがここに紹介する画期的な屋外用ペイントマーカーの誕生とあいまって、可能になった。考えてみれば、愛車のボディは自分の思い通りになる自己表現のキャンバ

スなのだ。ファッションを着換えるように、車体も着替える時代がやってきた。

世界初の屋外用マーカー どんな天気にも大丈夫！

それを可能とするのが「ニッペ純ペイントマーカー」だ。これを使えば、誰にでも色鉛筆やパステルを使う気軽さで、好みのイラストや文字などを描くことができる。従来のマーカー類と違って、中味の塗料に優れた顔料やアクリル樹脂などが使われているので、屋外用に威力を発揮する。

その大きな特長は、耐候性、耐水性、不透明、発色性にズバぬけていること。つまり車体に描いたイラストや文字が、雨、風、日光にさらされても、鮮明さがいつまでも長もちするわけだ。

さらに金属、ガラス、木、ゴム、ビニール、紙、革など、ありとあらゆる素材に描けるのが特長。屋外から家庭内まで、実用、ホビーを問わず使用が可能。車はもとより、自転車、バイク、傘やグローブなどの名前入れ、家具や釣道具の補修など用途は無限といえる。

モデル：ミルキー

世界初の屋外用マーカー！



多彩なカラーラインナップ 自在な色彩表現がOK。

「ニッペ純ベイントマーカー」はオートカラーとファッショカラーの2タイプがあり、いずれも色揃えの豊富さが魅力。オートカラーはソリッドが10色、メタリックが10色。この20色で現行国産車のほとんどに対応できる。またファッショカラーは20色。大粒でスパークル感のあるメタリックや蛍光色も含まれている。両方あわせると40色もあるから、自由に選択し、車のボディからインテリア、小物まで、様々にファッションしてみよう。速乾性だから、描いてからスグのドライもOKだ。またオートカラーは、愛車のちょっとした傷の補修にも役立つから、重宝する。

なお使用の際は、室内の換気をよくすること、キャップを外したまま放置しないこと、乳幼児の手の届かない所に置くことなどに注意しよう。

上手な手順

① 汚れ、油落し

車体の汚れや油つ気をあらかじめ落しておく。ペイントがのりやすく、はがれにくくするための。

② 描き損じはさぐり拭きとり

描き損じたときは、キレイな布で拭きとる。乾き気味ならば、ペイントうすめ液で拭きとるとよい。

③ 試し塗り

マーカーをよく振り、適当なもの(空カンなどに)試し塗りして塗料の出方、色具合などを確かめるとよい。とくに一度使ったペン先の乾いているときは、試し塗りを。

④ ホコリや風のない場所で

風の強いところでは、せっかく描いたイラストにホコリがつくことがあるので注意。塗料の臭いのこもるのも避けたいので換気をよくして行おう。

ニッペ純ベイントマーカー



オートカラー 1本400円



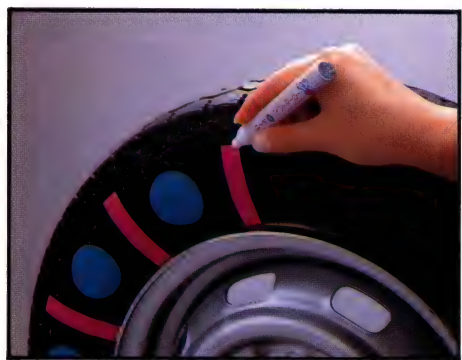
ファッショカラー 1本300円

● オートカラー

ホワイト／アイボリー系ホワイト／クリム系ホワイト／パール系ホワイト／ブルー系ホワイト／エロー／オレンジ系レッド／レッド／ワインレッド／ブル／シルバーメタリック／ベージュメタリック／ゴールドメタリック／ブラウンメタリック／レッドメタリック／ライトグリーンメタリック／グリーンメタリック／ライトブルーメタリック／ブルーメタリック／ブラックメタリック

● ファッショカラー

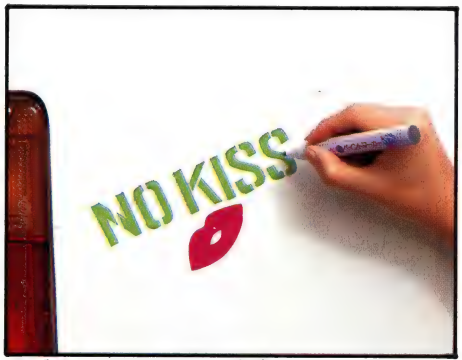
ピュアホワイト／ファンシーエロー／ホッピンク／ローズピンク／トロピカルレッド／ブラウン／フレッシュユグリン／ライトブルー／ブラック／パイオレット／スパークルシルバーメタリック／スパークルゴールドメタリック／ファイヤーレッドメタリック／コスミックブルーメタリック／パールメタリック／蛍光スカイレット／蛍光ピンク／蛍光オレンジ／蛍光レモン／蛍光グリーン



●タイヤも、カラフルに楽しくメイク！



●ウインドーなどにオリジナルのマークを！



●ボディにイラストや文字を！



●バンパーのちょっとしたキズなどカバー！

西ドイツから直行便。着脱ワンタッチのスノーチェーン

各部名称



スノーチェーン (タイヤサイズ①②③)

IL-8620 現金価格 ¥17,000

分割価格 ¥17,330 支払回数: 3 回

初回金 ¥5,790

2 回目より ¥5,770 × 2 回

支払期間: 3 カ月 実質年率:

11.75%

スノーチェーン (タイヤサイズ④)

IL-8621 現金価格 ¥19,000

分割価格 ¥19,369 支払回数: 3 回

初回金 ¥6,469

2 回目より ¥6,450 × 2 回

支払期間: 3 カ月 実質年率:

11.75%

ヨーロッパ最大の自動車クラブ・ADAC (西ドイツ) でも愛用されているRUD製スノーチェーンをJAFが直輸入。着脱はジャッキアップ不要で極めて簡単、性能は定評のある亀甲型です。またユニークなケース収納タイプなので、トランクルームもクリーンに保ちます。〈西ドイツ製〉



お申し込みの際のご注意

●タイヤサイズを必ずご記入下さい。なおチェーンとホイールハウスの間隔は30mm以上必要です。そのため対応できない場合もございますのでご了承下さい。

●サイズ表以外のタイヤ用はございませんのでご注意下さい。

サイズ適応表

	タイヤサイズ		
①	155-13	165/70-13	165/65-14
②	145-14	145-15	165/70-14
	165-13	175/70-13	185/60-14
③	165-15	175-14	175/70-15
④	185/70-14	185/70-15	195/70-14

取り付け方法



①ループの両端の赤い箇所を握り正確にチェーンを拡げ、締め付けチェーンのリングがホールプレートの位置までくるようにし、ループを最大に広げる。



②タイヤの上を滑らせる。



③締め付けチェーンをトレッドの所で後ろから前に強く引く。



④外側チェーンがタイヤの周りに正確に位置しているか確認し、チェーンが落ちないようにタイヤをゆっくり1/4回転させる。



⑤ループ両端をタイヤの裏側に持ってゆき、提っている両端をはなすと、ループがタイヤの後に巻きつく。



⑦締め付けチェーンをホールプレートのミゾのついてる方向にタイヤ外側チェーンを巻きつける。軽く引っ張りながらファスナーを外側チェーンに引っかける。



⑧締め付けチェーンが十分に引っ張られたあと、今度はホールプレートの所で引っ張る。

Autoroute SHOPPING

★お問合わせ・お申し込みは、
株JAFサービス
☎03-433-8734・8533

ハンディ・ケミカルセット i-3727(A) ¥2,480



クリアセット i-3727(B) ¥2,480



リペアセット i-3728 ¥2,480 クリア・リペア セット(A・B組)

●本文164ページでご紹介のケミカルセットです。
セット内容／(A)：ボディツヤ出し、ガラス油膜取り、タイヤツヤ出し、車内におい消し
(B)：サビ止め、ホイール汚れ落とし、ガラスくもり止め、レーザー汚れ落とし
※共にウェス付き



整備手袋&ヒザパットセット i-3729 ¥4,600

●素材は熱に強いアイエル生地を使用、手袋はゴム打ちなのでエンジンルームの整備に便利。また衣服を汚さないでチェーン着脱などにも最適です。色は写真の色のみ。



フットポンプ i-0014 ¥5,500

●自動車、オートバイのタイヤの空気圧調整やレジャー用品などの空気入れに最適なエア・ポンプ。アルミ製なので手軽に持ち運べます。サイズ/長さ30×幅7.5×高10.5(使用時29.5)cm 重さ/1.35kg 材質/アルミ 吐出圧力/10kg/cm²(最大) ※安全装置(逆流止弁、圧力ゲージ)、付属品(差込口アダプター1個)付 ※限定10個 <西ドイツ製>



セルブスター SB-M20 i-3725 ¥10,000

●シンプルながら高性能、そして低価格が魅力の小型充電器です。<カーメイト>



スタンレー-RUSH-6 i-3726 ¥16,000

●把手部にスイッチ類を集中、カー用品初のグッドデザイン賞受賞です。<スタンレー電気>

GSマイチャージャー MCB-6 i-0489 ¥17,700

●小型オートバイにも対応できる6/12V切換式。また電圧計で充電状態をモニターできます。<日本電池>



カーヘルパー (2枚組) i-3558 ¥3,980

●雪道、悪路でのスタック脱出に、タイヤにセットするだけでOK。万に備え、ウィンタードライブ必携です。サイズ/63×18cm 板厚/2% 重量/1セット(2枚) 5.2kg 材質/硬鋼板特殊焼入れ 耐荷重/2車まで可

選べる チャージャー 3タイプ。

本誌12月号でテストした中から3機種をピックアップ、価格・デザイン・機能、それぞれで選べます。すべて始動補助(ブースト)機能付き。

<仕様一覧表>

	SB-M20	RUSH-6	MCB-6
交流入力	100V 50/60Hz	100V 50/60Hz	100V 50/60Hz
直流出力	12V5.5A(充電時) 22A(始動補助時)	12V6A(充電時) 22A(始動補助時)	6/12V5A(充電時) 15A(始動補助時・最大)
適合バッテリー容量	16~80Ah	5~60Ah	10~70Ah
回路保護装置	サーキットブレーカー&ヒューズ	サーキットブレーカー&ヒューズ	リセットボタンヒューズ
付属品	電流計	アクセサリ用プラグ/ソケット 電流計、コード収納部	電圧計、電流計、3段切替スイッチ 6Vバッテリーアダプター
外形寸法(H×D×W)	213×138×108mm	270×140×200mm	143×235×180mm
重量	2.7kg	3.3kg	4kg

デコ・ツールシリーズ

伝統的フランス装飾美術の流れをくむ、アール・デコをデザインに取り入れたインテリアツールです。転がらないキリ、ストッパー付きのカナヅチ、軽い力で締められるドライバーなど、遊び心の中にも楽しいアイデアがいっぱいです。

※通産省選定グッドデザイン商品



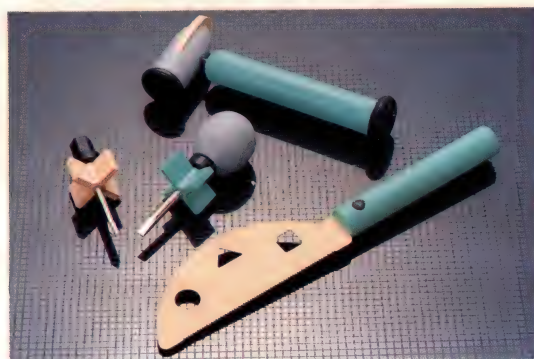
Aセット i-3731 ¥8,100

セット内容/ノコ (420円) ハンマー (250円) キリ (280円) ドライバー⊕
 ⊖ (120円) クギ (計18本)



Bセット i-3732 ¥7,200

セット内容/ノコ (420円) ハンマー (250円) キリ (280円) クギ (計18本)



Cセット i-3733 ¥3,600

セット内容/ノコ (280円) ハンマー (180円) ドライバー⊕⊖ (120円)



プラス・コレクション (木箱入り) i-3730 ¥10,000

●手に馴染むほどに味わい深い真鍮の輝きを、あなたのお手もとに。贈り物にも最適です。セット内容/ (左から) レターオープナー、ペントレイ、カードケース、アドレス帳、オイルライター、シガレットケース、丸灰皿、靴べら、レタースケール、マッチケース

お申し込みからお届けまで

◆お申し込み方法

1. 巻末の綴じ込みハガキ (切手不要) にてお申し込み下さい。
2. お電話でのお申し込みにはJAFの会員番号が必要です。分割払い、及びオーダーメイド商品はお電話ではお受けできません。綴じ込みハガキをご利用下さい。
3. **il** -○○○○と表示されている商品は分割払いのお申し込みができます。綴じ込みハガキにご捺印のうえ、「分割申込印欄」に○印をつけて下さい。ハガキの金額欄には、分割払いご希望の方も現金価格をお書き下さい。h○○○と表示されている商品のお支払い方法は郵便振込の現金一括払いのみです。

◆お支払い方法

1. 一括払い (郵便振込) の場合は、お買い上げ代金を明記した郵便振込用紙を商品とは別にお送りします。商品と振込用紙がお手許にそろいましてから10日以内に振り込み下さい。(銀行振込は扱っておりません)
2. 分割払いの取り扱いには日本信販が代行し、ご指定の預金口座から口座振替の方法により、

ご注文受付日の翌々月より毎月27日 (休日の場合翌営業日) に引き落します。分割回数と月々のお支払い金額は、それぞれの商品に表示してあるとおりです。

3. 分割払いの取り扱いができる商品の中から、お支払い回数の異なる2点以上の商品を1枚のハガキでお申し込み頂いた場合は、お支払い回数をどちらかにまとめて取り扱わせていただく場合もございます。

◆商品のお届け

1. 特に指定のないものはご注文受付から20日以内に、代金後払いでお届けします。
2. ♥印付商品は弊社から直接発送するため、複数の商品をご注文のときは別々のお届けになる場合もあります。

◆商品の返品・交換について

1. 商品の破損や不良、お申し込み商品と異なる場合は、JAF会員番号と受注番号をご用意のうえ、お手数でも商品到着後10日以内にご連絡下さい。
2. オーダーメイド商品は、返品できません。

◆お申し込みの締切り

1. お申し込みの締切りは 1月31日 (当日消印有効) です。万・品切れの場合はご容赦下さい。

◆送料

1. 送料は特別に表示された物以外は、すべて当社負担です。なお、お客様の事由によります返品・交換の場合、返送料はお客様負担をお願いします。

◆分割払いでお申し込みの方へのお願い

1. 分割マーク (○印)、生年月日、お勤め先、その他ハガキの「**欄**」をもしも記入の上、必ずご捺印下さい。
2. 申し込みハガキ受付後、日本信販から簡単な確認をさせていただきます。その結果、ご期待にそえない場合もございますのであらかじめご了承下さい。

◆お願い

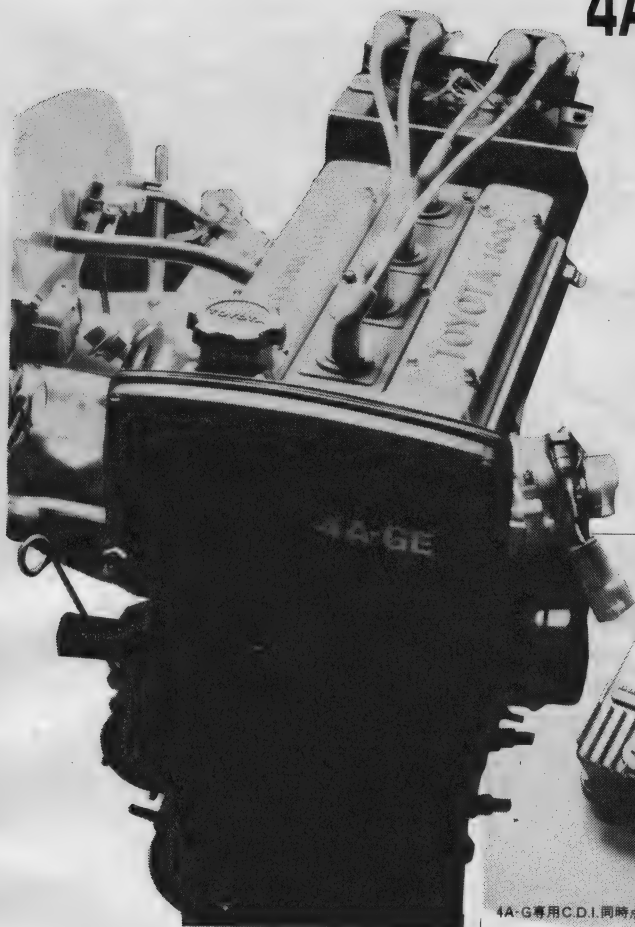
1. カタログの商品は印刷物のため、現物とは多少色の感じが異なる場合がありますのでご了承下さい。

お申し込み先

㈱JAFサービス
 〒105 東京都港区虎ノ門3-25-3
 芝ロイヤルビル
 TEL 03-433-8734

ULTRA

4A-Gダイレクト点火新登場



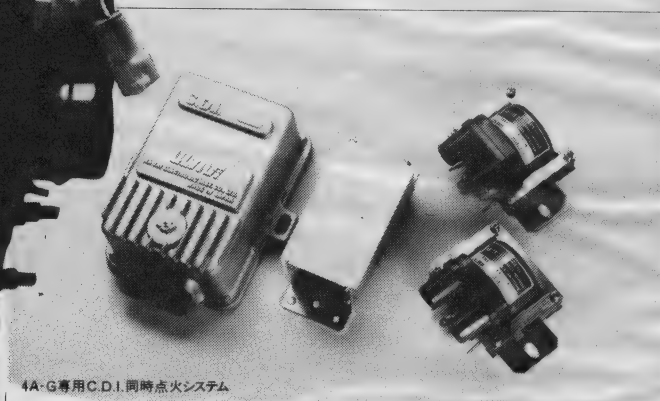
4A-G専用C.D.I.同時点火システム

トヨタ4A-G専用で最も進んだ同時点火システムを新発売。4A-Gの電子式インジェクション・システムのまま取り付けられ、TCCSのコンピューターコントロールによる点火システムをそのままにダイレクト点火システムに出来る画期的な製品です。システムの取り付けも大変簡単になりました。

4A-G専用C.D.I.同時点火システム

MODEL No.9410-00 **¥80,000**

(シリコンコードは別売りとなります)



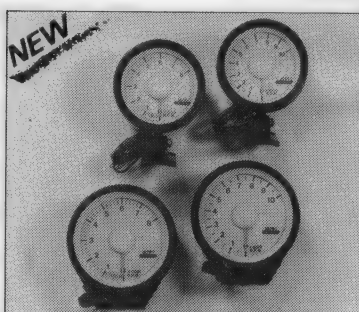
4A-G専用C.D.I.同時点火システム



COUNT DOWN TIMER for TURBO アイドリングタイマー

最も進化したアイドリングタイマー。初のデジタル表示を採用。メインキーOFFと同時にカウントダウン(減算)を開始し、残り時間を刻刻と表示してくれます。10秒から9分50秒と幅広く、ワンタッチで時間を設定出来ます。

カウントダウンタイマー **¥16,000**

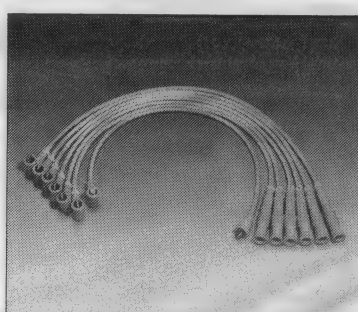


TACHOMETER WHITE VERSION

タコメーターシリーズに新タイプ、ホワイトスケールを発売。オーソドックスなスタイリングは変えることなく、性能重視の設計によりポイント式からフルトラ車まで幅広い適用と優れた精度。ホワイトスケールは更に優れた視認性を発揮。

UET 575 (W) シリーズ **¥12,000**

SET 675 (W) シリーズ **¥14,000**



EIGHT SILICONE PLUG WIRE

最高の素材シリコンゴムの100%使用し、耐電圧性、耐リーク性、耐熱性、そして防水性全てに卓越した機能を発揮。スポーツ派専用メタルシールドなしシリコンコードも加えて更にお求め易くなりました。競技車用やレストア用に特注の製造もお受けしています。

国産専用 **¥4,900~¥22,500**

ベンツ、BMW他輸入車

¥7,600~¥32,000

カタログは切手¥100同封の上、誌名を明記してサービス課あてに御請求下さい。



永井電子機器株式会社

〒213 川崎市高津区下作延471-1
TEL 044-877-2441 (代) FAX 044-877-2658



ボディー磨いた、ホイール磨いた、彼女に電話した。

ここへ行っても、日本ほどピカピカに磨きこまれたクルマがたくさん走っている所はほとんどない。しかも、高価なアルミホイールなどでドレスアップしたクルマをよく見る。最近目についた自動車広告のコピーでも、「僕の一番大切なものはクルマ」と言い切っているし、実際、ピカピカの新车にアルミを履かせれば、女の子ともうまくいくものらしい。だから、せっかくローンで買ったBBSやカンパニョーロ風のアルミホイールが、デイスクバットの粉などで煤けていてはいけない。

日本の道路は、クルマの数が非常に多い。基本的には飛ばすと危険である。つまり、**本当はハードなドライブにこそ必要な ハイテク・ケミカル用品** 品は目一杯使っているとはいえない。マイカーも、年に一度のスキーツアーとなると話が違ってくる。車内には家族や友だちが定員近くまで乗り込み、トランクはかさ張るスキーウェアで一杯にされ、おまけにルーフにはスキー板までくり付けられる。しかもスキー場というのは、街から遠く離れているものと相場が決まっているから、けっこうなロングドライブになるし、雪道を走る可能性も高い。

しかし、雪道に不馴れなドライバーにとって、スノードライブというのはそれなりにやっかいな代物で、ブレーキにしてもハンドルにも細心の注意が必要だし神経を使う。こういうめったにないハードな状況にこそ、ハイテク・ケミカル用品の助けを借りたい。

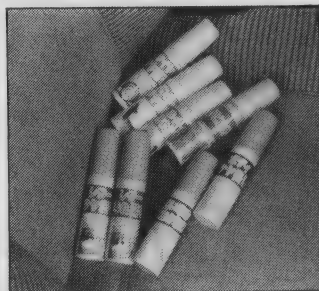
例えば、21種の中からガラスのくもり止めと油膜取り、さらに車内のおいしさを選ぶ。なりが小さいから、フルロードに近い車内にも潜り込ませることができ。ガラスのくもりというのは、外の気温が下がる程発生しやすい。雪のついた靴で乗り込むことの多いスノードライブでは、車内の水蒸気が多くなり、さらに条件が悪くなる。パッセンジャーの期待を一身に集めたドライバーも、前が見えなくてはお手上げだ。また、ロングドライブでは車内のおいし気になるところ。これら全てを解決してくれるケミカル剤は、やはり愛のカー用品なのである。

実践

愛の
カー用品

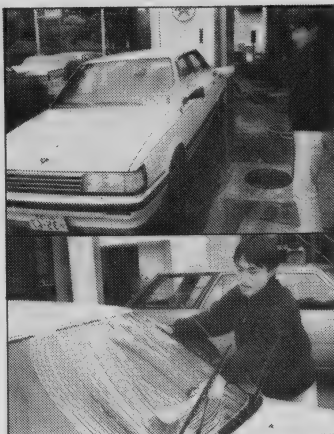
便利なカー用品も実際に使ってみなくては宝のもちぐされ、確かにクルマをキレイに保つことは大変だが、キレイなクルマは気持ちがいいもの、さあ、はりきってやってみよう。

① 用意するもの



乾いたウエスまたはタオルを3枚以上、雑巾、スポンジ、古くなった歯ブラシ、洗車ブラシ、バケツ、そしてTECSUN・ノンガスタイプ21の中から、白い車の水あかり取り、ボディツヤ出し、ホイール汚れ落とし、サビ止め、タイヤツヤ出し、バンパーツヤ出し、レザー汚れ落とし、レザーツヤ出しを用意する。

② まずは水洗いから

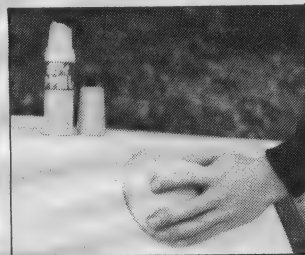


はじめに水を十分かけ、洗車ブラシで手早く洗う。水をケチると、汚れに含まれている砂やドロで塗装を傷めることがあるので注意したい。本当は水の冷たさも願みず、雑巾で丁寧に洗いたいところ。もちろん洗車機などは使わず手洗いといきたい。汚れが落ちたら、雑巾等で水気を完全に拭きとる。

③ ボディーを磨く

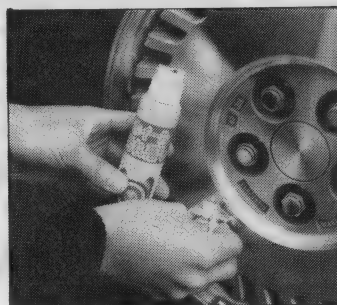


水あかり取りをスポンジに適量つけ、力をあまり加えずに磨き込んでいく。円を描くようにして磨くと効果的。次に乾いたウエスで拭き取る。



ツヤ出しを塗り込んでマニキュアコートしたら、ボディ本体は完成。

④ アルミホイールを磨く



ウエスにホイール汚れ落としを適量つけ、汚れを拭き取ると共に、腐食部分を磨き上げる。本来のツヤが戻るまで行なうこと。細かい部分は古ハブラシを使う。アルミホイールは本来透明なコーティングや塗装がなされてアルミが腐食されることを防いでいる。しかし経年変化や石が当たるなどではかれることが多い。そこで美しく磨き上げた後は、サビ止めをスプレーして新しいコーティングをつくっておくと安心だ。

⑥ 室内も掃除して



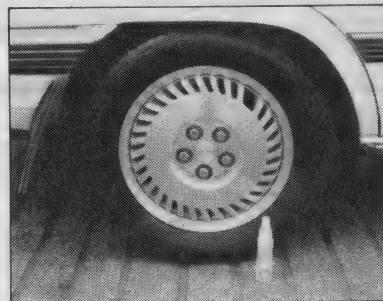
最後にウインドウにくもり止めをスプレーしてきれいなウエスで拭きとって終了。



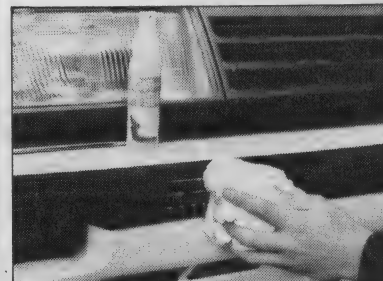
車内に多いレザー部分は、レザー汚れ落としをサッとスプレーしたらウエスで拭き取る。その後にレザーツヤ出しをスプレーしてウエスで磨く。

※注：ウエス等はできるだけきれいなものを使い、他の薬剤と混じり合わないようにする。

⑤ タイヤとバンパーも忘れずに



いくらホイールが光っていても、タイヤがきれいではなくてはならない。タイヤツヤ出しをスプレーして、足元のオシャレを完璧にする。



樹脂製のバンパーやサイドプロテクションモールは、水洗いだけでは光らない。そこでバンパーツヤ出しをスプレーする。金属部にはかからないように注意する。

⑦ 新車の輝きを取り戻したカムリ。クルマはやっぱりきれいな方がいい。



カー用品ロングモニターレポート

このカー用品ロングモニターレポートは編集部が数多くあるカー用品のなかから、これはと考える用品を長期間にわたってモニター。性能や使い勝手、耐久性などをレポートするものです。

サイメックスII GR-601

●第4回(5000 km 走行)

半年で5000 kmを走行

どんなに高性能なラジアルタイヤであっても、長い間使用していると、高性能であることに慣れて、それが当たり前になってくる。

オカモト(株)のサイメックスシリーズの中では最もグレードの高いモデル「サイメックスII」(195/60R15 86H)を、モニター車であるカペラ2000ターボクーペGT-Xに装着したのは、半年前の5月1日。カペラの走行距離が1万9555 kmのときである。現在の走行距離は2万5600 kmほど。約5000 km走行した。「サイメックスII」の基本構造を、再度簡単に紹介しておくと、トレッドパターンは、縦に走る4本の深いストリートグルーピングを中心に、大きな目のブロックを配したハイグリップ・タイプで、回転方向を指定するディレクションナルパターンを採用している。

トレッドのセンターブロックの左右に配列された平行四辺形のセカンドブロックは、回転時の衝撃を少なくし、直進性を高め、コーナリング時の接地性を高める設計である。

コンパウンドは、粘り味があり、摩擦係数を向上させた新開発のニューケミカルコンパウンドを採用。熱収縮率の高いナイロンコードを2枚重ね、スチールベルトを強力に締めつけて、高速走行時の遠心力に耐える補強帯を採用している。

基本構造はスチールラジアル、扁平率60%、速度限界表示HR、チュープレス、標準空気圧1.9 kg/cm²。トレッド面に刻まれたストリートグルーピングの溝の深さは平均で7・2 mmだった。

この「サイメックスII」を、同じオカモトのアルミホイール「サイメックスII」(6J)に取り付け、カペラでモニターを開始した直後の印象は、バネ下重量が軽くなり、直進性が良いというものだった。

交換直後に感じたこの直進性の良さも、半年ほどたった現在では、もう当たり前の走行フィーリングの一つになってしまっている。

高いコーナリング性能

この「サイメックスII」を含めて、モニター車であるカペラには、これまで3種のタイヤを装着してきた。

カペラに純正で装着されていたポテンザRE86 BF Goodrich ユーロラジアルT/Aである。

それぞれ高性能ラジアルだが、ポテンザRE86は、グリップが良く路面にしっかりと食いつくタイヤという印象が強く残っている。ユーロラジアルT/Aで印象に残ったのは、ハンドリングのシャープなことと、剛性の高さ、走行音の静かなことだった。

一般道路で感じた「サイメックスII」の走行フィーリングは、低速でゴツゴツした感じが少なく、走行音が静かだったこと。低速での走行音の静かなことは、ポテンザ、ユーロラジアル以上のレベルだったといっている。

これに対して、80 km/h以上の高速になると、ロードノイズが高くなる印象があり、高速道路の継目乗り越えたときのショックも案外大きかった。高速走行でも、直進性はいい。ストリートな所では、ハンドルから手を離してもカペラに姿勢の変化は見られなかった。雨の高速道路でも、操縦安定性は良かった。ハンドルを切り始めたときの甘さも感じられず、ハンドルを切ったときの応答性の早さは、いかに高性能ラジアルらしいものだった。

また、専用テストコースで行ったテストでも、コーナリング性能の高さが印象に残っている。

「激しくロールしていても、グリップの良さが感じられ、予測できないようなタイヤの滑りはなかった」

「コーナリング中でも、クルマを容易にコントロールできる操縦性の良さが感じられた」

「ハンドルを直進状態に戻そうとする反力も強くなく、ハンドルの保持に気を使わずにすむ」といったことがスタッフの印象だった。

高速運動性能重視の実力派

タイヤというと、ブリヂストン、横浜タイヤなどのメーカーを思い浮かべ、オカモト(株)をイメージする人は多くないかもしれない。

だが、「サイメックスII」を装着して約半年、5000 km走行した現在の感想は、オカモトは素晴らしいタイヤを作った、ということに尽きる。グリップ力もいい。コーナリング性能も高い。直進性やウェット性能も高い水準にある。高速では走行ノイズが高くなるが、これも気になるレベルではない。

「サイメックスII」は、高速運動性能を重視したラジアルとして、GTカーなどに装着すれば、その性能を十分に発揮するといつてよいだろう。

5000 km走行後の「サイメックスII」のトレッド。ショルダー部の磨耗が気になる。



ラフォレックスVI

●第2回(取付後4週間)

電源用プラグの置き場所

スタンレー電気の空気清浄器「ラフォレックスVI」を取り付けたクルマは、カミリである。モニター車として使用しているカミリについて、ちよつと説明を加えておくと、このカミリは社用車だ。

いろいろな取材に使うし、さまざまな人間が乗る。プライベートユースのマイカーとは違って、子供やお年寄りなどが乗ることはほとんどない。車内での喫煙は無制限だ。それだけに、空気清浄器を使う機会は多くなるといってよい。

今回は使い勝手の面で、気がついたことを中心にレポートしたい。

「ラフォレックスVI」の大きな特長のひとつは、クルマの電源配線用に2つのコードが用意されていることである。

ひとつは、クルマのACC電源に取り付けるための電源コード。もうひとつは、クルマのシガーライターのソケットに差し込んで電源をとる、アクセサリープラグ付きのコードである。

ACC電源に接続する配線方法は、ごく一般的で、ハンドルポスト下のハーネスに割り込ませて電源をとる。これに対して、シガーライターのソケットにプラグを差し込んで電源をとるといえるのは、他の空気清浄器には見られない方法だ。

このアクセサリープラグ付きコードが、いかに簡単に配線できるかについては、前号でもレポートしたとおりである。中

継コードにアクセサリープラグのコードをつなぎ、中継コードを「ラフォレックスVI」の本体とスイッチのコードに接続するだけである。

あとは、アクセサリープラグをシガーライターのソケットに差し込み、スイッチをONにすれば「ラフォレックスVI」を起動させることができる。配線の容易さは、ユーザー自身が取り付けを行う場合、大きなメリットになるといい。

だが、全ての取り付け作業を終え、実際に使うときになって、配線を容易にするアクセサリープラグの取り扱いで、気になることがあった。

タバコを喫うときには、シガーライターを使うことが多い。一方、タバコを喫ったときには、空気清浄器を起動させることが多くなる。

作動させるためには、シガーライターのソケットにアクセサリープラグを差し込まなければならないが、シガーライターの取り外し、アクセサリープラグの差し込みという動作は、案外と使い勝手には影響しない。

それよりも、作動させていないときのアクセサリープラグの置き場所にとまどったのだ。

カミリのシガーライターのソケット位置は、ダッシュボードの中央下に設置されている。スイッチを運転席上右のダッシュボード下に取り付けた場合、アクセサリープラグのコードは短すぎる。そのた

めスイッチは、シガーライターに近い中央のダッシュボード下に取り付けた。

このスイッチの位置だと、アクセサリープラグのコードに余裕が出て、センターコンソールの中に入れて置くこともできる。だが、コードを引きずるかたちのアクセサリープラグというのは、何となく気になる。といって、ダッシュボードの下にガムテープなどで仮止めしておくのでは、使うときにめんどくさだし、悪くすると運転席の下に転がりかねない。

結局、余裕の出たコードを束ね、常にアクセサリープラグをシガーライターのソケットに差し込んだ状態で使用するという方法を選んだ。「ラフォレックスVI」を頻繁に使うのであれば、この方法がよいが、シガーライターの位置によっては、このアクセサリープラグの取り扱いに気を使うかもしれない。

もっともその場合は、他の空気清浄器と同じように、ACC電源に接続し直せば問題は簡単に解決してしまう。



スイッチをONにすると、本体裏側のイルミネーションも点灯する。色は鮮やかな緑色だ。

後席で聞く「強」の作動音

「ラフォレックスVI」の作動は、HIGH、LOWの2段階切り換えてある。風量はHIGHのときが0.8 m³/分、LOWのときが0.5 m³/分だ。

運転席でタバコを喫ったとき、HIGHで作動させると、後席に流れたタバコの煙が本体に吸収されていくのが見える。LOWに切り換えた場合、吸引されていく煙の速度は遅くなるが、タバコの臭いが消えるのはHIGHと同様である。

ただ、運転席では気にならなかった作動音が、後席では、HIGHのときはやや耳ざわりかもしれない。

ちなみに、本体から50 cmの位置で計った作動音は、HIGHのときが47ホン、LOWのときが42ホンである。

次回は、タバコを喫わない子供や女性を後席に乗せたときの印象、フィルターの汚れ具合などについてレポートしたい。



アクセサリープラグコードを束ね、常にシガーライターに差し込む方法で使っている。

ドライバースググローブ

●第2回(使用5カ月)

緊張すると手のひらに汗

掛布、バース、岡田、真弓などの活躍で、阪神タイガースが21年ぶりに優勝。その余勢をかって、日本シリーズでも西武ライオンズを破り、日本一になったことは記憶に新しい。

最近のプロ野球では、バッターボックスに入るとき、手袋をする選手が多くなったと言われる。そう言われてみると、両手に手袋をはめている選手、片手だけ手袋をしている選手が目につく。

あれでは、微妙なバツティングの感覚がある一方では、打ったときの手のシビレを防ぐし、滑り止めになる」という選手の声もある。おそらく、どちらも正しい

運転操作では左手を使うことが多い。5カ月の使用で、左の手のひら部分にあいた穴



のだろう。

野球と同様に人気のあるゴルフ。この場合、手袋は欠かせない道具だ。手の皮がむけるのを防ぐとか、滑りを防いでクラブの握りをしっかりとさせるなど、意味があるはずである。

握る」という動作を伴う場合、滑り止めがあったほうが確実に道具を使いこなすことができる。滑り止めがない場合は、手の滑りを止める手袋などが使われてきた。

緊張したとき、感動したとき、暑さ寒さに関係なく手は汗をかく。プロゴルファーの青木選手などが、手袋に神経質になるのも当然だろう。

コラムシフト車でモニター

クルマの運転は、精神的な緊張の連続である。どんなに気楽な気持ちで運転しても、緊張があり、手は汗をかいているといっている。ハンドルの表面やシフトレバーの上部の素材に、滑りにくいものが使われているが、それでも素手では滑ることがある。

ロングモニターしてきたファースト社製の「ドライバースググローブ」は、素材に薄い牛皮を使用。ハンドルなどの滑りを防いで、運転操作を確実にするドライバーク用の手袋である。指の第2関節あたりから先が露出する半指タイプで、細かな動きには指先がそのまま使えて違和感はない。汗を多くかく手のひらを中心に

薄手の皮が覆い、脱着はマジックテープで簡単に行えるものである。

この「ドライバースググローブ」の耐久モニターを開始したのは、6月10日からである。

モニター用に選んだクルマは2車種。最初はトヨタMR2。2台目がタウンエースワゴンである。MR2でモニターしたのは2週間ほどで、そのあとをタウンエースに引き継いでモニターしてきた。

このモニター車の変更は、MR2のシフトレバー部などには、レザー製のものが使われており、手の汗による滑り止めの意味が薄れてしまふこと。これに対して56型のタウンエースでは、ハンドルもシフトレバー部も樹脂製であり、より多く滑り止めとしての手袋が必要だったからという理由による。

なお、タウンエースのミッションは前進4段のコラムシフトである。

左の手のひら部分に穴

タウンエースの使用状況を簡単に紹介しておくと、週に1回50km程度を走行、月に1度100km程度のドライブを行っている。週に1度は、一般道路を使ったジョギングなどが中心。月に1度のドライブでは高速道路を多く走っている。

また、モニター期間には夏休みも含まれているが、この間には北陸方面へ2000kmほどのロングツーリングと、山梨県への600km程度のドライブを行って

いる。このときも中央自動車道、名神など高速道路の使用が多くある。こうした使用のなかで、「ドライバースググローブ」に変化が起こったのは、使用

2カ月半後くらいからである。

ちょうど北陸方面へのロングツーリングから帰ってきた8月下旬で、シフトレバーを操作する左手、ちょうど手のひらの中央の位置に、小さな穴があいたのが始まりだった。

以後、この穴は次第に大きくなって、ハンドル操作やシフトレバーの操作に違和感を感じるようになり、5カ月ほどたった11月初めには、写真で見えるような状態で、汗による滑り止めの意味がほとんどなくなってしまう。

これに対して、右手にはめていたものは、多少、手のひらの部分が汚れている他は、ほとんど変化がない。手になじんで使いやすい状態を保っている。ドライバーク用の手袋は、操作を頻繁に行う手にはめたほうに傷みが激しい。

この他、気がついたことをあげると、1週間ほど間をあけて装着した直後は、「ドライバースググローブ」の皮はバリバリと乾燥しているが、時間の経過とともに柔らかくなり手になじむこと。そして装着時間が長くなると、汗で牛皮の色が落ち、手のひらにその色が付いてしまったことだ。

以上は気になったことだが、ハンドルやシフトレバーの操作は、素手とは比較にならない確実さである。装着を中止した現在、素手での運転は不安を感じるほどだ。

なお、左手の手のひら部分にあいた穴が大きくなった。使用5カ月後、という期間は、そう短いものではない。使用状態を考えると、むしろ長持ちしたといつてよいドライバーク用の手袋である。

旅行図書シリーズ

JAFドライブガイド〈全国編〉 車で行ける 名湯・秘湯

●地図入り 1700湯

- 感激する露天風呂の名湯秘湯
- アドベンチャー気分が味わえる秘湯
- 情緒ある宿と温泉
- 食いしん坊にも満足できる温泉と宿
- 脱都会の旅にピッタリな温泉
- スポーティ派のためのリゾート温泉
- 女性専用の露天風呂がある温泉と宿
- 文学、歴史にあふれた温泉
- 人気のある外湯(共同の湯)

定価1800円(〒350円)
AB判/288ページ

JAFドライブガイド

ふれあい日本列島
全国お勧め[102]エリア
〈地図入り〉定価1800円(〒350円)
AB判/288ページ

JAF

ドライブツーリングガイド

オールカラー 〈地図入り〉
地域別詳細ガイド

NO.3 東京から日帰り

東京日帰りコース38エリアを厳選

NO.4 東京から1泊2日

東京から1泊2日の42エリア

NO.5 信州・飛騨・能登

木々の香りあふれる山間の魅力

NO.6 伊豆・箱根・東海

雄大な景色が体で感じられる

定価各1300円(〒300円)

信頼の道路地図シリーズ

1 全国道路地図(DX版)

国立・国定公園ガイドや観光図付モデルコースを収録。
全国地域を網羅、道路図87図(縮尺30万の1)・北海道は50万の1)、10大都市図10図・東京・名古屋・大阪(縮尺10万の1)、7都市(縮尺5万の1)、都市詳細図62図(縮尺3万の1)
定価2000円(〒300円)

2 全国道路地図(STD版)

全国地域を網羅、道路図87図(縮尺30万の1)・北海道は50万の1)
定価1500円(〒300円)

3 関東ロードサービス地図

北は那須高原、西は松本、南は静岡市まで東京を起点に150km圏内。
道路図71図(縮尺10万の1)
都市詳細図55図(縮尺3万の1)

4 中部・北陸ロードサービス地図

東は信州全域、北は能登半島、西は琵琶湖東岸から伊勢志摩まで。
道路図84図(縮尺10万の1)、能登半島20万の1)、都市詳細図(縮尺3万の1)25図

5 関西ロードサービス地図

北は能登半島、北陸・若狭、山陰海岸、東は中京、伊勢志摩、南は紀伊半島全域、西は倉敷市と四国の香川、徳島。
道路図98図(縮尺10万の1)、能登半島20万の1)、都市詳細図37図(縮尺3万の1)
定価各1800円(〒300円)

6 東北・北海道ガイド&マップ

北海道、東北全域と南は東京まで。

7 関東ガイド&マップ

北は仙台市、関東全域を網羅、西は中京地区、伊勢志摩まで。

8 中部・北陸ガイド&マップ

東は房総半島から中部全域を網羅、西は大坂、紀伊半島まで。

9 関西・四国・中国ガイド&マップ

関西、四国全域を網羅し岡山および瀬戸内の三原市まで。

10 九州・中国・四国ガイド&マップ

九州、四国全域と、東は岡山まで。
(ガイド&マップ統一縮尺30万の1)
定価各1500円(〒300円)

11 東京首都圏ロードサービス地図

北は日光、水上温泉、西は松本、南は静岡市まで。
道路図68図(縮尺10万の1)
都市詳細図63図(縮尺3万の1)
定価1800円(〒300円)

12 広域関東ロードサービス地図

東北道方面は磐梯吾妻、関越道方面は新潟佐渡、中央道方面は木曽、乗鞍、東名は、渥美半島。
道路図123図(縮尺10万の1)

13 広域中部ロードサービス地図

北陸道方面は能登、金沢、中央道方面は富士五湖、東名方面は伊豆半島、名神方面は京都まで。
道路図121図(縮尺10万の1)
定価各1900円(〒300円)

14 東北ロードサービス地図

北は下北半島から南は那須高原まで網羅。東北導入図収録。
道路図65図(縮尺15万の1)、都市詳細図64図(縮尺3万の1)
定価1800円(〒300円)

15 九州ロードサービス地図

九州全域を網羅。
近刊発行予定

高速ドライブ地図

ブロック別高速道路地図・高速道路ルートサービスガイド。
定価480円(〒200円)

■都県別ロードサービス地図■

(統一縮尺・道路図10万の1、都市詳細図3万の1)

東京ロードサービス地図

神奈川ロードサービス地図

埼玉ロードサービス地図

千葉ロードサービス地図

群馬ロードサービス地図

静岡ロードサービス地図

山梨ロードサービス地図

茨城ロードサービス地図

栃木ロードサービス地図

定価各400円(〒200円)

長野ロードサービス地図

愛知ロードサービス地図

定価各480円(〒200円)

京阪神ロードサービス地図

ゴルフ・レジャー施設の案内を収録

定価800円(〒250円)

お求めは、全国の有名書店、またはJAF本支部窓口へどうぞ。

■郵送ご希望の方は、郵便振替または現金書留で、ご希望の書名を記入のうえ、代金・送料をお送りください。なお、住所・氏名・電話番号をお書き添え下さい。
■JAF会員の方は、本支部窓口へ直接おいでいただくと、1割引となります。
(その他、会員特典は、JAF MATEをご覧ください)

JAF出版社

〒105 東京都港区芝公園3-6-24
☎03(433)8731振替・東京0-88320

全国有名書店、JAF本支部窓口で発売中。

JAF会員400万人記念出版

JAF MEMBER 400万人

ドライバーの知恵袋

新刊!

ドライブ情報の正しいつかみ方から、運転の心理や生理、テクニック、トラブル対策、海外でのドライブの知識、話題のニューメカニズムまでJAFのテストデータや160万件のロードサービス実績をもとに幅広く収録。

●新書判／本文各224ページ
定価各700円(〒200円)
(2冊250円)

Part①, Part②
2冊
好評
発売中



NHKラジオ(土曜日・朝)で、3年間にわたってJAFスタッフが放送し続けている、ドライバーのための実践・知識集!

単行本

やさしい車いじり

第1巻車はどうして動くのか

新しく複雑になっていく自動車の構造・メカニズムを、豊富なイラストでやさしく説明。

第2巻点検とせいび

ビギナーにもわかりやすい点検と整備のポイントを、写真・イラストを主にして完全に解説。

第3巻そうじと補修

愛車をきれいに長持ちさせる“そうじと補修”の手順や手入れのコツがマスターできる。

第4巻故障の診断と手当て

車の異常や故障の原因を診断し、正しい手当てが自分で行えるように具体的に解説。

車いじりは面倒だ、むずかしい……

そう思っている方、今日からでも、愛車の手入れができるようになります。

定価各1,000円

第5巻上手な運転

一般道路、ハイウェイ等の走行をはじめ、ロングドライブに至るまでの上手な運転テクニックが身につく。

第6巻オートキャンプの楽しみ

キャンプに必要な知識や手づくりキャンピングカーの実践的な紹介など、アウトドアの楽しみ方実用篇。

第7巻カーオーディオの楽しみ

音づくりを自分で行うための取付け、録音のしかた、メカの手入れ法など、カーオーディオ決定版。

第8巻くるまの補修ホルツ篇

汚れたり、傷のついた車を新車のようにきれいにする方法とコツをていねいに説明。

JAF 自動車ユーザー ハンドブック

〈内容〉

’85くるま情報／くるまのメカニズム／点検・整備のノウハウ／購入・登録・税金の知識／自動車保険のしくみ／’85年最新資料編／高速、有料道路料金表 etc.
〈付録〉高速道路ドライブ地図

定価1600円
(〒300円)

●法定点検整備が自分でできるようになる

ホームメカニク実践講座 「附属装置」

ホームメカニク実践講座もいよいよ最終回が近づいた。今回の点検箇所は附属装置。あたかもオマケのような名称だが、いずれもないと困るものばかり。点検にしても整備にしても難しいものはない。トラブル自体も日常茶飯事として起きるものが多い。覚えておけばいつか役立つことだろう。また次回の最終回は日常行わなければならない運行前点検を解説する予定だ。

■今月のハガキ■

オートルートにモデルチェンジした4月号から毎月読んでいます。数多く出ているクルマ雑誌の中でオートルートは、保存しておくことのできる唯一の本であると信じています。

特に「ホームメカニク実践講座」は、ユーザー車検をしている私にとってもためになります。なんといってもすぐ応用できるように説明されているのが良いですね。

それに、旅行ページやユーザーテストも毎月楽しみにしています。

これからも「オートルート」を大切に読んで行きます。

(東京都日野市 竹内智明)

ホームメカニク実践講座についてのご意見、ご感想を編集部までお寄せください。待っています!!

自動車登録番号又は車両番号		自家用乗用等・別表4
車台番号		
テリ ターミナル部 ■状況 み、損傷	減速時排気ガス減少装置の機能 一酸化炭素等発散防止装置の配管の損傷 取付状態 熱害防止装置の遮断機能	
■灯火装置等 灯火装置の作用/方向指示器の作用 警告器の作用 密閉器の作用/洗浄液噴射装置の作用 デフロスタの作用/施設装置の作用		
■音 音		
■シートの状態 シートの状態		
■重量 重量	エグゾーストパイプ、マフラーの取付けの緩み、損傷 マフラーの機能 ドアロックの機能/車体、車体の緩み、損傷	
■燃料・バルブ 燃料・バルブ 噴霧状態	座席ベルトの状態 シャシ各部の給油脂状態 ■高圧ガスを燃料とする燃料装置等 導管、継手部のガス漏れ、損傷 ベーパーライサのタミル	
■損傷 損傷		

今月の点検項目

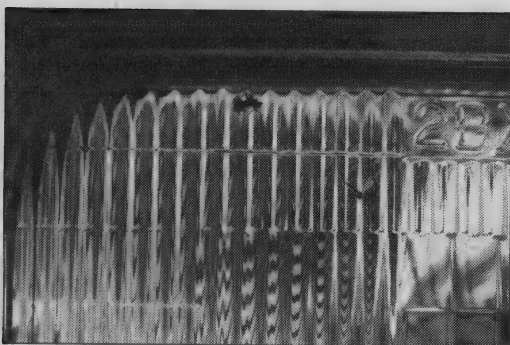
■ホームメカニク実践講座も来月号(3月号)で、いよいよ最終回。4月号からは「新企画」でスタートします。御期待ください。

点検箇所

灯火装置、方向指示器

点検項目

1作用（6カ月）



◆レンズ部分には虫などがはりついている場合もある。これらを取り除ききれいに拭く。



灯火類は自分のためだけにあるのではない 周囲のクルマに自分の存在や行動を知らせる

灯火装置や方向指示器は、クルマを快適にかつ安全に走行させるために、なくてはならないものだ。たしかに灯火類の球が切れたからといって、まったく走行できなくなるわけではない。しかし、自分自身の前方視界が確保できないばかりか、ストップランプやフラッシュャーランプが切れていたのでは、後続車に自分の行動をわからせることも不可能だ。これではきわめて危険。このため保安基準でもボデイ電装品は厳しく規定されている。

★点検

灯火類の点検は、点灯または点滅具合に不良がなければよいわけだ。それぞれのランプについて正常に作用するかどうかを確認する。

まずクルマを平坦な場所に停めて、前



◆泥汚れが乾いて固まっているような場合は、濡れた布をしばらくあてておくと簡単に落とせる。

後左右の各方向からランプに損傷がないかを確認する。チェック箇所はヘッドライト、フロントマーカーランプ、サイドフラッシュャー、リアコンビネーションランプ、ライセンスプレートランプなど。それぞれのランプのレンズにヒビ割れや欠け、また著しい汚れがないかを点検する。レンズの汚れは直接照度の低下につながる。汚れがあるようならば、すみやかに拭き取っておく。雨天走行などは特に汚れがひどいので要注意。また虫などの付着もありうる。

泥汚れの清掃などは濡れ雑巾でOK。もし泥が完全に乾ききって固まっているときは、濡れ雑巾をしばらくあてておくと簡単に落ちる。仕上げにガラスクリーナーなどで磨いておけば十分だ。

ヘッドライトの点検は壁面などに照射してみて、明るさや照射方向に異状がないかを確認する。球が切れかけていたりすると、その部分だけばかり少し暗くなっていることもある。また照射角度については交通量の少ないまっすぐで平坦な道で点検するとわかりやすい。ロービームの照射位置は30〜40m前方のやや左側、ハイビームについては約100m前方の正面が正しい照射位置だ。

このほかフロント部についてはフラッシュャーやマーカーランプのスイッチを操作し、正常に点灯・点滅するかを確認する。フラッシュャーランプの点滅周期は毎分60回〜120回の間であればよい。点



◆リア部も同様に点検。ライセンスプレートランプなどは見落とすことが多いので注意。

◆ヘッドランプ、フラッシュャー、マーカーなどのスイッチを操作しフロント部の灯火の点灯・点滅を確認する。

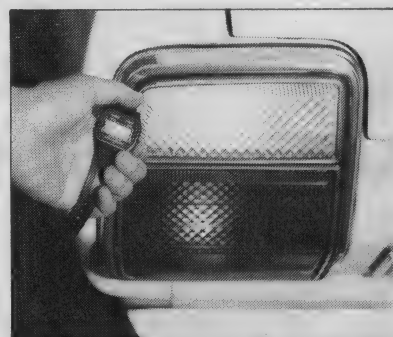
滅しなかったり、周期に異状のある場合は、電球・ヒューズ・リレーなどの故障が考えられる。
リア部の点検についても同様にスイッチを操作して点灯・点滅を確認する。バックランプやストップランプの場合、補助者がいると点検がやりやすい。もしひとりで行う場合は、リア部を壁に近づけると、壁面に点灯が映るので簡単に確認できる。



●見通しのきく直線で、ハイビームとロービームの照射角度を点検する。

★整備

灯火類の球切れに関しては、点検によって見つかるということはありません。どちらかというと、こういったトラブルはある日突然にやってくる。こういったときのためにも電球の交換の手順は覚えておいたほうがよい。また、ヘッドライ



●フラッシャーの点滅は毎分60～120回の間にあればよい。秒針のある時計を使って測定しよう。



●ストップランプなど、リア部のランプは、フルマを壁面に近づけて点検すると、1人でもできる。

トや各種交換用の電球1セットを常にクルマに積んでおくようにするとよい。交換用の電球はセットになって売られているものもある。これなどはクルマに積んでおくには便利だ。

ヘッドランプの交換方法は車種によってさまざまなものがある。いすれにしても、グリルなどのカバーとなっているものを取り外し、さらにランプを固定して

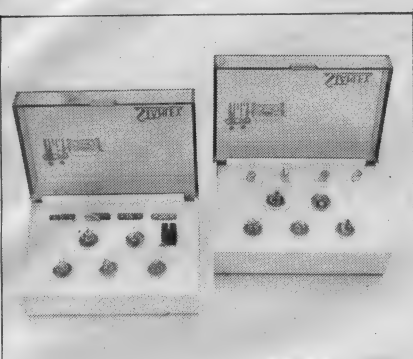
いるリンク（金棒）を取り外してランプを取り出す。シールドビームを採用しているものならば、これでランプごと交換すればよい。ハロゲン球を採用している車種ならば、ランプ部を取り外し、中に装置されている電球のみを交換すればよい。

グリルの取り外しは、グリルを固定しているネジをドライバーでゆるめればよい。

い。またネジではなく、強く押し込むと固定されるツメといった感じのものもある。また左右が分割されているものもある。左右一体でグリルをそっくり外さなければならぬものもある。いすれにしてもグリルを外すときは、外し忘れたネジやツメがないかを確認しながら、ゆっくりと外していく。

ランプを固定しているリンクは通常3～4本のネジでとめられている。これをゆるめて外せばよいのだが、ヘッドランプにはもう1本、角度調整用のネジがついている。リンクを外す際に間違つてこのネジを回さないように注意する。このネジはランプの照射角度を調整するためのもので、このネジを動かしてしまうと正規の照射角度を維持できなくなるし、角度の再調整は困難なものだ。

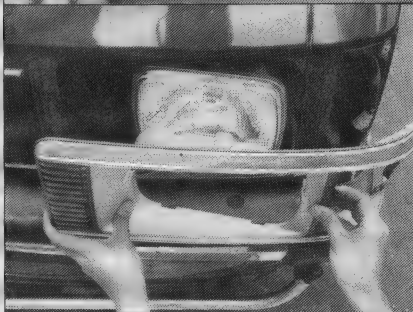
グリルやリンクを固定しているネジは泥や雨水によって錆ついてしまっている場合もある。こんなときは無理をせず、スプレー式の潤滑剤などを吹きつけ、し



●予備のランプ類は1セットにして販売されているものもある。これがあると安心。



●グリルを固定しているネジをドライバーでゆるめる。



●グリルを手前に引き外すときは、外したネジがないかを確認して

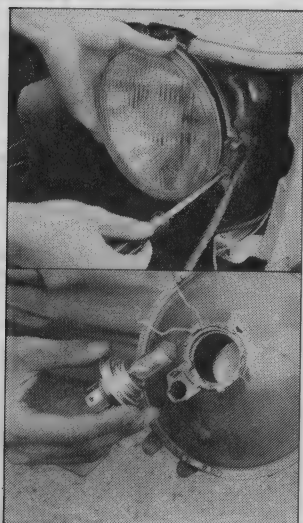


●グリルを外したランプを固定しているリンクのネジを外す。



●リンクのネジを外すとき、まちがって角

●丸型のランプには取り付けネジを少しゆるめ回転させて外すものもある。



●銅線のストッパーを外して、電球を取り出せば交換できる。ガラス面には触れないように注意。

ライバーを差しこむと、ネジ山を傷めてしまう。リンクの固定ネジを外すとリンクが外れるが、最後のネジが、完全

に抜け落ちる前にドライバーをとめ、手で回して外す。このとき一方の手でランプを押さえておいたほうがよい。ランプごと前に落ちてくることもあるからだ。リンクを外してランプを取り出すときは配線に負担がかからないように、あまり前にひっぱり出さないようにする。ランプはコネクタによって配線とつながっているの、コネクタを引けば抜ける。ランプは自由になる。ランプはかなり重いの、落とさないように注意。シールドビームならば、このコネクタに新しいランプを装着してやればよい。

ハロゲン電球の場合、ランプの裏側を見ると、銅線のストッパーなどによってレンズ／反射鏡に固定されている。このストッパーを外し、バルブ根元の金属部分をもつて取り外す。バルブのガラス部分に絶対に触れないように新しいバルブを装着する際も、ガラス面には触れないようにして差し込み、ストッパーで固定すればよい。後はシールドビーム同様に

●車種によってはグリルをそっくり外さないとランプ交換ができないものもある。

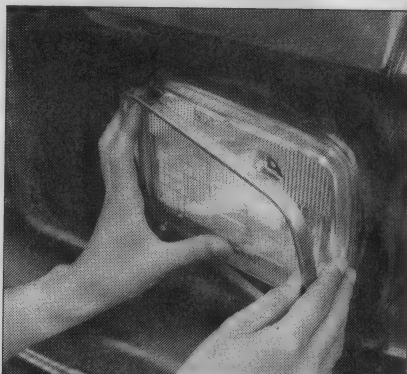


●グリルが完全に外れると、ランプが現われ交換できるようになる。

ばらくおいてから押しつけるように力を加えるとい。またネジの頭部の凹部に泥などがつまっている場合は、先のとがったものできれいに落としておく。無理にドライバーを差しこむと、ネジ山を傷めてしまう。リンクの固定ネジを外すとリンクが外れるが、最後のネジが、完全に抜け落ちる前にドライバーをとめ、手で回して外す。このとき一方の手でランプを押さえておいたほうがよい。ランプごと前に落ちてくることもあるからだ。リンクを外してランプを取り出すときは配線に負担がかからないように、あまり前にひっぱり出さないようにする。ランプはコネクタによって配線とつながっているの、コネクタを引けば抜ける。ランプは自由になる。ランプはかなり重いの、落とさないように注意。シールドビームならば、このコネクタに新しいランプを装着してやればよい。

コネクタに差し込む。コネクタに設置したランプは、ランプの上下を間違えないようにして、ランプハウスにしっかりと差し込み、リンクをかませネジでとめる。ランプの上下はレンズ上部につけられている突起やレンズに記載されているメーカー名などで確認するとよい。続いてグリルを装着すればヘッドランプの交換は終了だ。

ヘッドランプ以外のランプ、つまりマーカーランプ、フラッシュャーランプなどにはW球（ダブル）とS球（シングル）メーター球などの種類がある。W球の場合ストッパーランプとテールランプの兼用で、2本のフィラメントが内蔵されている。たとえ1本のフィラメントが切れただけでも交換しなければならぬ。S球は車幅灯やフラッシュャーランプなどに使われ、フィラメントは1本。メーター球はサイドフラッシュャーやメーター類の照明などあまり明かるさを必要としない場所に使用される。



●リンクを外すと、ランプが落ちてこないように手を添えておくとよい。



●ランプのつなぎにあるコネクタを引けば、ランプが外れる。



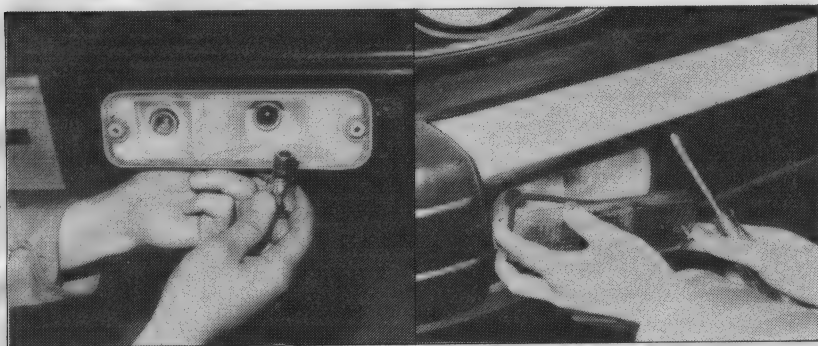
●新しいランプにコネクタを装着し、ランプの上下を確認して挿入する。



●ランプを入れたら、そこにリンクをかぶせよう。

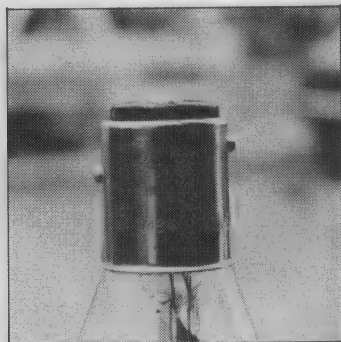


●リンクのネジは、どれも均一な強さでしめつけるように注意。



★電球を軽く押しつけ1/4回転ほどさせると電球を外すことができる。

★マーカーランプは、レンズを取り外して電球を交換するものが多い



★W球のソケットへの取り付けは、左右のピンの位置によって決まる。

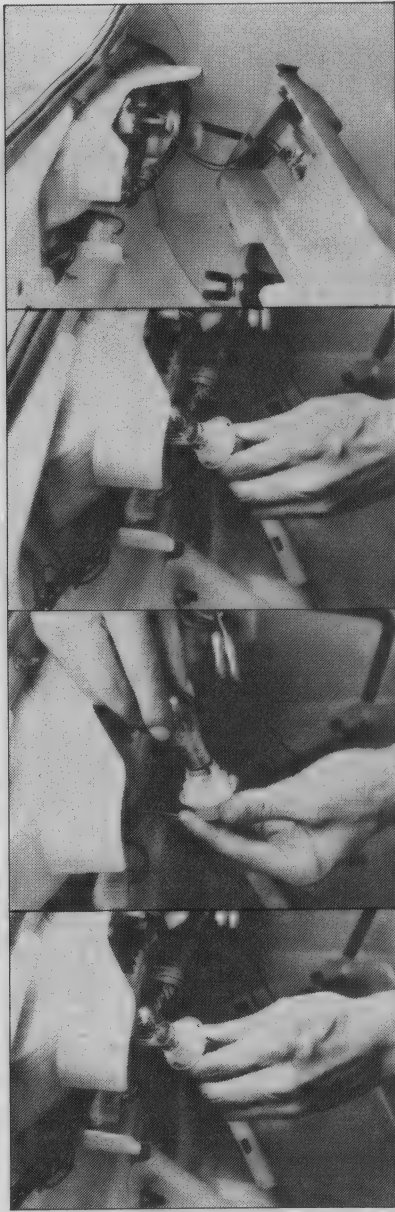
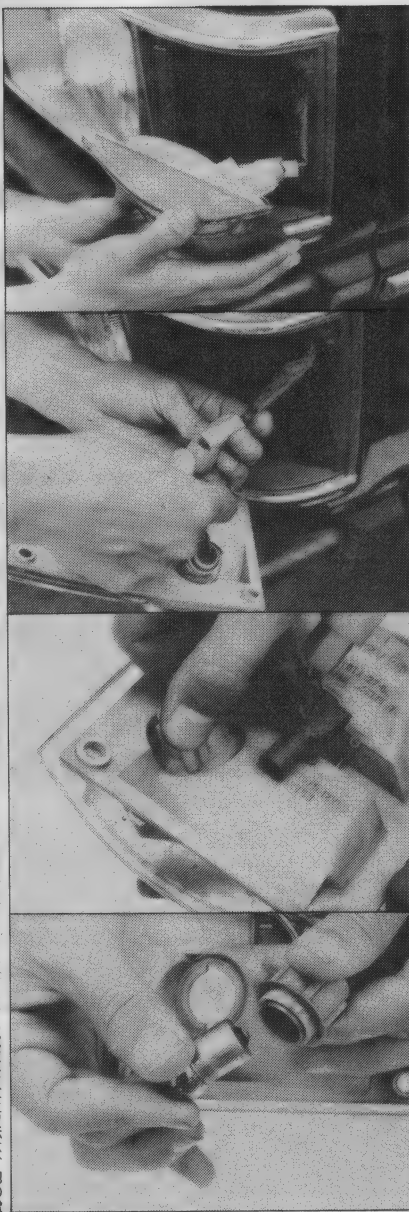
これらの電球は、メーター球には差し込み式のものもあるが、ほとんどがソケット式になっている。電球を1/4回転ほど回して脱着を行う。普通は時計回りで固定、逆に回すと取り外せる。またW球の場合は、取り付け方向も決められている。電球のソケット部左右（見かたによっては上下）にピンがあり、これにより装着

★マーカーランプ、フラッシュランプが一体になっているものはユニットごと外す。ついているのでこれを外す。

★ユニットはコネクタでコードとつながっているのを外す。

★ユニットの外側からソケットを回転させて電球を外せる。

★ソケットから電球を外す方法は、他の電球と同じだ。



★ランプを開けて、電球保護のカバーを外す。取力所のネジ止めが多い。

★電球ソケットを1/4回転させると、ソケットと電球が外れる。

★電球を軽く押さえて回転させると、ソケットから外れる。

★ソケットを元の位置に装着し、カバーを取り付けば終了。

方向が決まる。装着方向を間違えて取り付けようとするとうまく収まらないのですぐに分かるはずだ。フロント部の場合、マーカー類の電球交換はレンズ部の固定ネジを外し、レンズを取り外して行う。リア部ではレンズ部からではなくランプ側から行うものも多い。ランプ内の電球保護のカバー

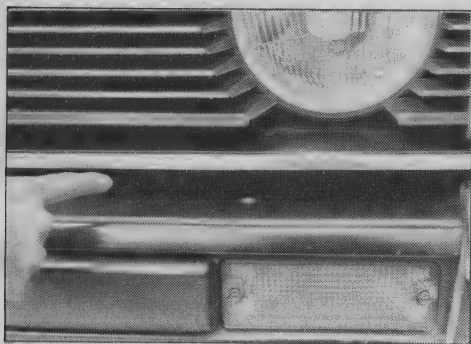
をネジをゆるめて外すとソケット部が見える。ソケットを手前に外し、電球を交換してやればよい。また車種によってはマーカーランプやフラッシュランプが一体化されたユニットになっているものもある。この場合ネジをゆるめてユニットごと外さなければならない。フラッシュランプの点滅不能の場合

点検箇所

警告器、窓拭器、洗浄液噴射装置、デフロスタ、施錠装置

点検項目

1作用(12カ月)



★ホーンはだいたいこのあたりにあるものが多い。目視点検することは可能だ。

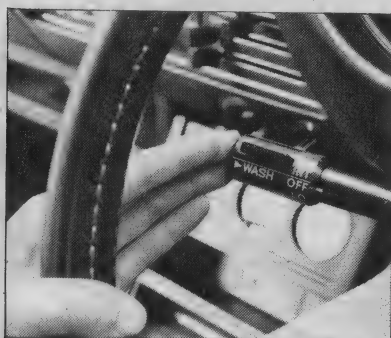


いつも必要なものではないのが附属装置 しかししないと困るのも附属装置だ

点検箇所として挙げられている名前は何れもあまりなじみのあるものではないが、ホーン、ワイパー、ウォッシュャー、デフロスター、ハンドルロックといえはわかりやすいだろう。いずれも軽視されがちなものだが、いざ使おうと思ったときに正常に作動してくれないと困るものばかり。使ってみて始めて異常に気づいたのでは手遅れだ。定期点検時にしっかりと点検しておこう。

★点検

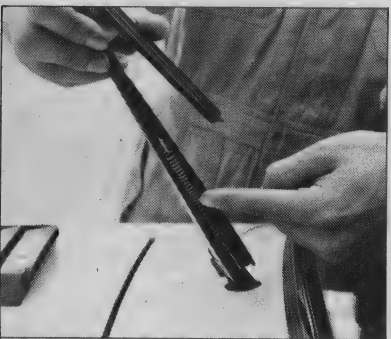
まずはホーン。ハンドルを回転させて



★ワイパーは、すべての作動が正常に行われるかを確認する。



★ワイパーのブレードのゴムに劣化がないかを点検する。



★ワイパーアームのスプリングにヘタリがないかを点検する。

原因でもっとも多いのは球切れだ。電球を確認してみよう。また、まったく点灯しないのならヒューズに問題がある場合

もある。ヒューズに関しては後で解説をするが、これらの部分に問題がない場合はリレーの不良ということになる。こう

なるとなかなかアマチュアの手にはおえない。整備工場に持ち込んだほうがよいだろう。

みて、どの位置でも確実にホーンが鳴るかを確認する。また保安基準でホーンは音色・音量が一定で連続して鳴ることが定められている。この点についても正常であるかを確認する。

ホーン本体はボディフロント部分(FR車ではラジエター付近)に正面を向いてセットされている。このため泥ハネなどでつまっていることもある。目視点検しておこう。またホーンに接続されているコードにも注意し、コネクタにゆるみがあるようならば、差し込み直しておこう。

ワイパーの作動点検は低速(L・O・W)

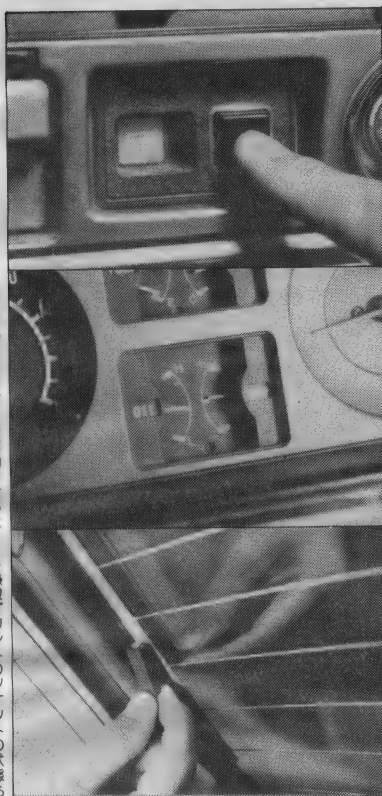
高速(H・I) また間欠(I・N・T)が正常に動くかを確認する。フロントガラスが乾いたままの状態ではワイパーを動かすとガラス面を傷めてしまうので、点検前にウォッシュャー液や水でガラスを濡らしておくとよい。また間欠に速度調節があるものは、これも正常に作動するかを確認する。さらにワイパーアームを起こし、ブレードのゴムやアームのスプリングに損傷や劣化による硬化がないかを点検する。

続いてウォッシュャーも噴射させてみて正確にフロントガラスに向かって噴射されているかを点検する。ポンネットを開け、ウォッシュャー液が不足していないかも確認する。ラジエターのリザーバタンクと一体になっているものも多いので間違えないように。ワイパーとウォッシュャーについては、リアウインドにも装備

●リアデフォッガーのスイッチを作
動させる。インジケータを確認。

●リアデフォッガーを作動させるこ
アノメーターの針がゆれる。

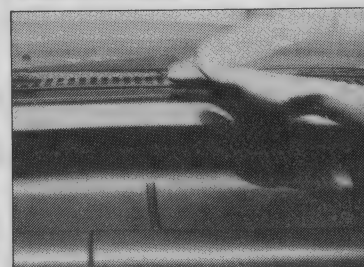
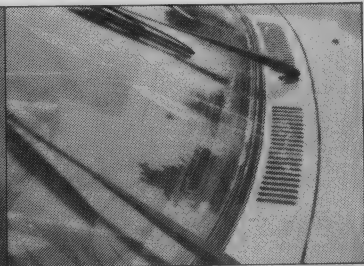
●熱線プリントのソケットの状態も
チェックしておく。



●ウォッシャー液のタンクに液が入っているかをチ
ェック。少なければ補充してやる。



●ウォッシャー液がガラス面に正確に当たっているか
を確認する。



●吹き出し口全面にわたって手を差し出して、空気
がきているかを確認する。



●空調のレバーをDEFの位置にしてファンを作動
させる。

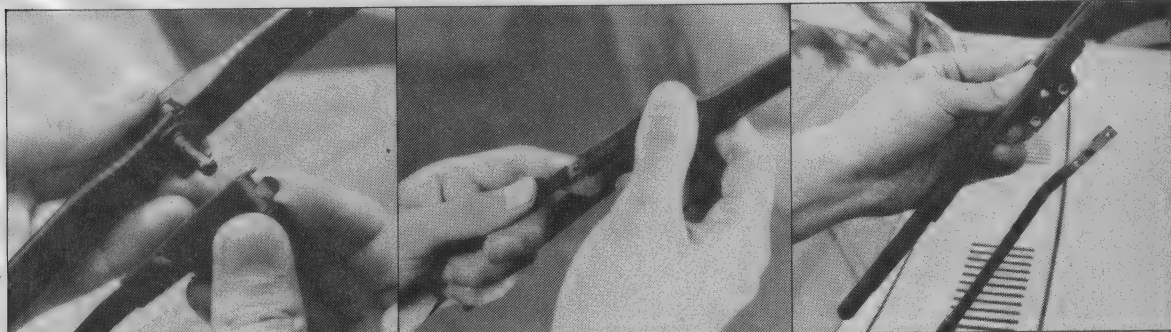
されているものもある。こ
ちらも同様に
点検する。
デフロスタ
ーの点検はエ
ンジンをかけ
空調切り換え
スイッチをD
EFの位置に
し、フロント
ウィンドに風
が送られてい
るか手に当て
てみて確認す
る。均一でな
かったり、左
右どちらかが
風がこないよ
うでは異状だ。
リアデフォ
ッガーの場合
は、風ではな

★整備

配線の接続も正常でヒューズなどにも
問題がないのにホーンが鳴らない場合は
内部の配線のどこかに異状があるか、ス
イッチそのものの不良だ。テスターなど
があれば、さほど難しい修理でもないが
自信のない人はプロにまかせたほうがよ
いだろう。また、ほとんどありえないが
まれには調整ビスがゆるんで、音量が変
わってしまうこともある。この場合、調
整ビスのロックナットをゆるめ、調整ネ
ジを回して音量を調整する。ただし音量
は保安基準によって厳しく定められてい

くリアウィンドに装着された熱線プリン
トの熱によってくもりを除去している。
通電状態とコネクタの接続状態、プリ
ントの傷を点検すればよい。リアデフォ
ッガーはかなりの電力を消費するので、
スイッチをONにした瞬間、アンメータ
ーの針が少しゆれるはずだ。これにより
通電していることが確認できる。アンメ
ーターのない車種では、スイッチをON
にしたとき灯火類がわずかに暗くな
る。これで確認できるはずだ。またリア
ウィンドを内側からみるとプリントの両
端にソケットがある。これがゆるんだり
外れたりしてないかを確認する。同時に
プリント全面にわたって傷や損傷がない
かも目視点検する。

ハンドルロックはエンジンキーを抜き
取った状態でハンドルが回せないように
固定する装置だ。キーを抜いたうえで、
ハンドルを回転させられないことを確認
する。多少は動くはずだが、それを越え
るとハンドルが動かなくなるはずだ。



●アームについている脱着ボタンを押して外すワントッ
チタイプ。

●ブレードアームのストッパーを起こし差し込むシン
グルストッパータイプ。

●ワイヤーアームとブレードをビスで装着するタイプ。
ビスをなくさないように。

るので、むやみに大きくすることはできない。

ワイパーのゴムが劣化してしまった場合は、これを交換しなければならない。ブレードごと交換するが、車種によってさまざまなタイプがある。ビスどめのもの、脱着ボタンを押すだけで脱着ができるワンタッチ式のもの、アームのストッパを起こしてブレードを出し入れするものなどがある。またブレードの長さも車種によって異なる。自分の車種にあったブレードを購入しよう。

ワイパーの停止位置に異常があるときは、アームを取り付け部から外して、再度はめ直すことにより修正する。取り付け部にカバールのあるものはこれを引き起こし、ワイパーを立てた状態で取り付けナットをスパナなどでゆるめる。ナットが外れたら、ワイパーをボルトの軸方向に引き上げる。動力シャフトの軸にはアームとの結合をよくするために溝が刻

まれているので、この溝にあわせてアームを正常な位置に差し込む。後はナットを固定し、カバールをかぶせればよい。もしアームが著しく傷んでいて交換しなければならない場合も、これと同じ手順で作業すればよい。

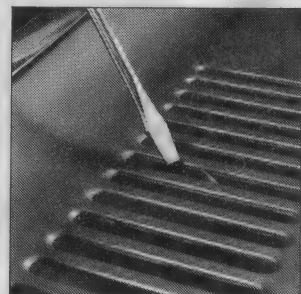
ウォッシャーの噴射方向が悪い場合は、ノズルの先端をドライバーの先などで少しずつ動かして調整する。車種によってはノズルがスリットの奥深くにあるものもあるので注意して作業する。また、まったく噴射しない場合、ノズルの先端がワックスや泥でつまってしまっていることもある。こんなときは荷札についているような細い針金をノズルの先端に差し込み、詰まりを取り除いてやる。

それでもなお噴射しないときはモーターの故障が考えられる。噴出用のモーターはウォッシャー液のタンクの下にある。ウォッシャーを作動させるとモーターの回転音があるので、これで動作が確認で

きるはずだ。電源コードのコネクターをチェックし差し込み直してみるとよい。またタンクからノズルまでのパイプが外れていることもある。ゆるみがあるようならば、これも強く差し込み直しておくとうい。

デフロスターに風がこない場合、送風用のダクトに損傷がある場合が多い。エンジンルームで点検してみればよい。ダクトが外れていたり、一部が損傷しているときは、ガムテープで補修することができる。しかし、これはあくまで応急処置。整備工場などでダクトを交換しなければならない。

リアデフォッガーのプリントに損傷がある場合もこれは交換しなければならない。またハンドルロックに関しては、アマチュアによる整備が難しい。ハンドルの作用そのものに影響を及ぼすこともあるので、早急に整備に出したほうがよいだろう。



●ドライバーの先でノズルの方向を調整してやる。
●タンクの下にあるモーターやコネクター部も点検。



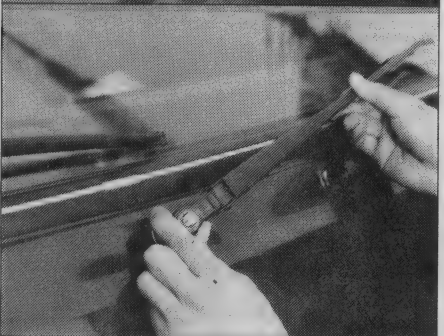
●ここまでひどいものはないだろうが、こうなれば調整が必要。



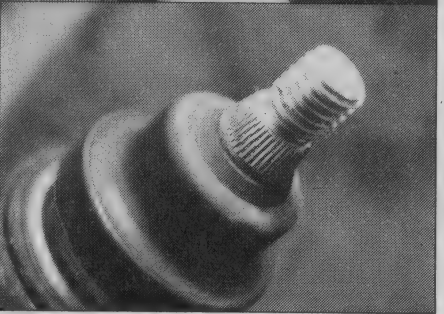
●ワイパーアームの取り付け部をジョイントカバールがついているものは引き抜く。



●取り付けナットをスパナでゆるめる。ゆるんだら指でまわす。

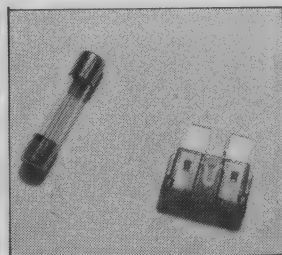


●ナットが外れたら、軸方向に引っ張って引き上げる。

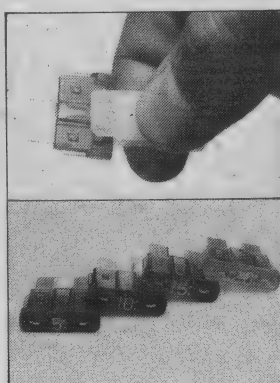


●軸には力を正確に伝えるために細かい溝が切られている。

電装品を守るためにあるのがヒューズだ が見逃しやすいトラブルの原因にもなる



◆左が筒型のヒューズ、右が新型のチップ式ヒューズ。
◆チップ式ヒューズは、ヒューズばさみがあると作業は簡単。
◆チップ式ヒューズは接続したままでも容量がわかる。



定期点検整備記録簿を見ても、ヒューズなどという点検項目はない。しかし、今回の附属装置やエンジンの点火系統などの電気装置に関して、ヒューズがトラブルの原因になることは多い。クルマの電装品は、それに接続する何本かのコードをまとめて1つの大きな束(ハーネス)にして車内を走っている。この各種回路に規定以上の過大電流が流れたままにしておくと電装品の損傷や車両火災の原因になる。

そこでこうした過大電流が流れた場合ヒューズが回路より先に発熱し、その熱によって溶け電流を遮断するようになっていく。ヒューズの溶断には、電装品に過負荷電流が流れた場合とショートして過大電流が流れた場合の2つがある。

ヒューズは通常1カ所に集められ、ヒ

ューズボックスの中に収められている。

ヒューズボックスのカバーには、必ずどのヒューズがどの回路のものかわかるように表示がなされている。ヒューズボックスはダッシュボードの下やエンジンルームの中にある。また中に収められているヒューズには、従来からの筒型のものと、新型のチップ式のものがある。

またヒューズは規定電流によって容量が異なる。クルマに使われているものは5A、10A、15A、20A、30Aがおもなものだ。間違った容量のヒューズを装着すると、過大電流が流れないのに切れてしまったり、過大電流が流れても切れなかったりと正常に作用しない。必ず規定の容量のものを装置する。交換用のスペアヒューズのスペースがあるはずなのでそこにはできるかぎりすべての容量のヒ

ューズを揃えておくようにしたい。

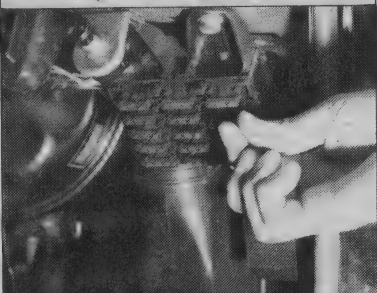
ヒューズの交換自体はさほど難しい作業ではない。筒型のものならば、ヒューズの両端を持つようにして手前に引けば外せる。装着するときは、同じ位置に差し込めばよい。筒中央のガラスの部分をもつて引くとガラスが割れることもあるので注意する。チップ式の場合は専用のチップばさみがある。ヒューズボックスの中にいっしょに装着されていることが多いが、ないようならば1つは入手して用意しておく。ヒューズばさみで正面からはさめば簡単に脱着ができる。

電装品にトラブルが生じた場合、まずヒューズを点検してみるとよい。交換の要領でヒューズを外し、内部に断線がないかを確認する。断線しているようならば、そのヒューズを交換すればよいわけだ。しかし、単に断線の原因がヒューズの劣化なら問題はないが、他の原因によることも十分に考えられる。早急に各部の再点検をすべきだ。また、それが大きなトラブルならば、たとえヒューズを交換しても、すぐにまたヒューズが切れるはずだ。こんな場合は確実に点検整備が必要だ。

通常の点検に際しては、ヒューズそれぞれについてソケットにゆるみがないか、またズレたり損傷していないかを点検する。ヒューズボックスから各電装品につながっているコード類にも異常がないかを確認する。ソケット部に錆や汚れがあるときは、紙ヤスリなどでこすり落としておくとよい。通電不良が防げる。この時両方の端子に同時に触れるとショートを起こし、電装品を傷めるので十分に注意すること。



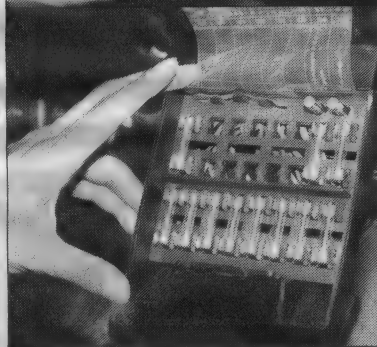
◆カバーなどには必ずどのヒューズが何に使われているかが明示してある。



◆それぞれのヒューズにつき、ゆるみがないかを点検。



◆筒型のヒューズにもゆるみがないかを確認しておく。

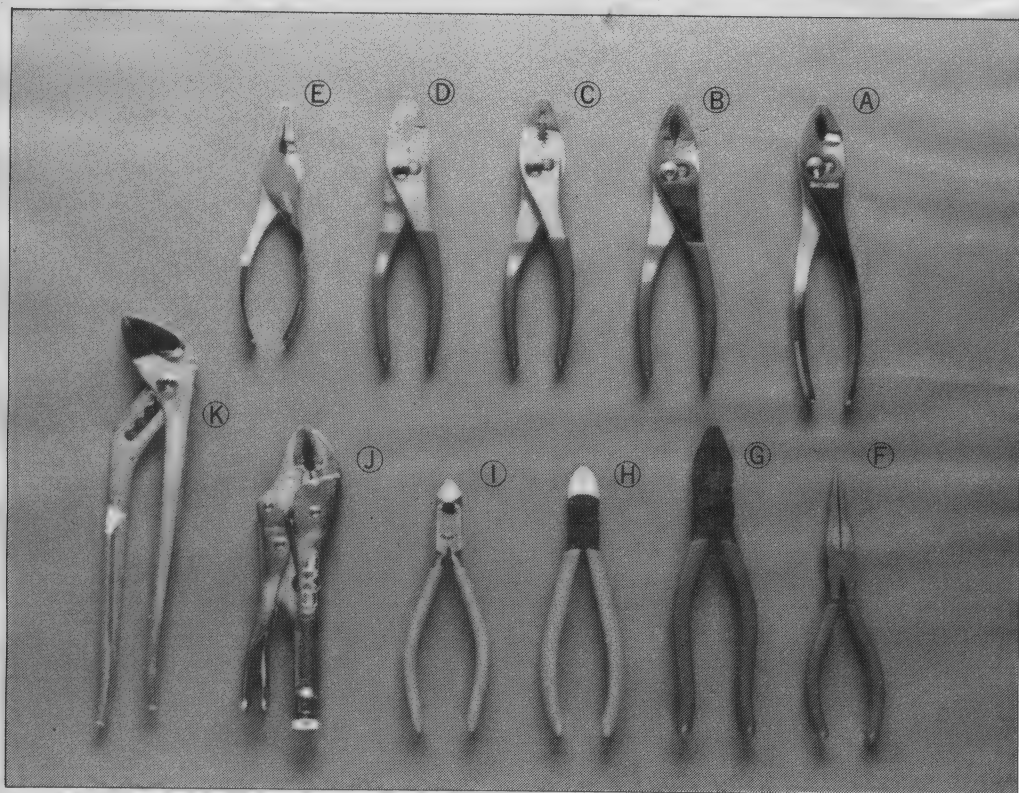
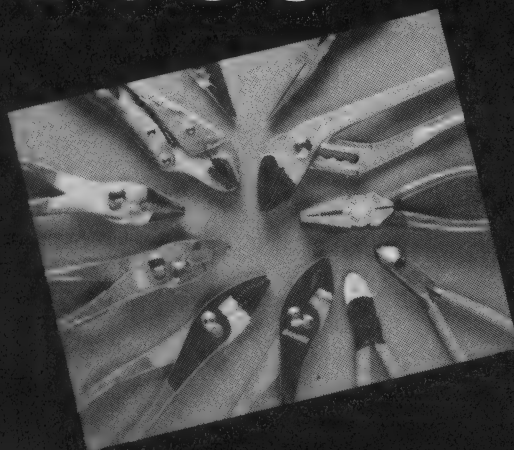


◆必ずスペアヒューズのスペースがあるので、ここにスペアを入れておく。

使用目的によって形の違うプライヤ

物をはさんだり切ったりといった作業に使用するのがプライヤだ。これには使用目的に合わせていろいろな種類がそろっており、それぞれ特徴がある。

取材協力 (株)バンザイ



「プライヤ」一口で言っても種類はいっぱいある。用途に合わせて使いわけるのがベスト。

プライヤの種類

「プライヤはどのようなものか？」と問われた場合、何と答えるであろう。「物をはさむ工具」と答えるのが一般的だと思う。では「どのような形状か？」に対してはどうだろう。たぶん「コンビネーション・プライヤ」のことしか考えないのではないだろうか？

プライヤと一口で言った場合、本来は物をはさんだり切ったりする工具、たとえば「ペンチ」や「ニッパ」なども含んだ手工具の総称のことを意味する。以下にあげたものはそれらの代表的なものだ。

① A コンビネーション・プライヤ。文字通り「プライヤ」を代表する工具。
 ② B シン・ストリート・プライヤ。口先がコンビネーションよりも薄くなっているプライヤだ。
 ③ C シン・ベント・ノーズ・プライヤ。シン・ストリートの口先を曲げた形の変形プライヤだ。
 ④ D セネラル・バーバス・プライヤ。口の付け根にカッターがあつて「プライヤ」と「ペンチ」の両方の役目を果たす。
 ⑤ E ロング・ノーズ・プライヤ。口先が細長くなっているプライヤだ。
 ⑥ F ラジオ・ペンチ。口先が非常に細長く、口元の側面に鋭い刃が付いている。
 ⑦ G ペンチ。頑丈でいろいろな用途に使用できるため、家庭内においてもよく見かける工具だ。
 ⑧ H ニッパ。物をはさむ機能は無く、鋭い刃を持ったカutting専用工具。
 ⑨ I バイス・プライヤ。万力のようにはさんで固定したりすることのできる応用範囲の広いプライヤだ。
 ⑩ K ウォーター・ポンプ・プライヤ。開口部の広さが数段階に調整可能で、太いものでもはさむことができる。
 ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

プライヤと言われて、すぐに思いつくのがこのタイプ。

コンビネーション プライヤー

一般的に「プライヤー」と言われすぐに頭に浮かぶのが、左上のような形のものであろう。これは「コンビネーション・プライヤー」と呼ばれるもので、ベシックタイプのプライヤーだ。

開口部の付け根に注目してもいい。接続ピンの穴が一つ余計にあるのに気づいたかな？これは支点をズラすことにより、開口角度が大小2段階に変化するための構造なんだ。

普段使用しているときには小の側で、太いものをはさむときは大の側で、太いものをはさむときは支点をズラして大の側で、といった具合に使いわけられるわけだ。写真左の①を見て欲しい。小の側で太いものをはさむと、ハンドルの開口角度も広がって

しまい、力が入らないうえに、にぎりにくくなる。しかし②のように大の側にすると太いものでも楽にはさめるわけだ。また③のように根本にはカッター刃があり針金ぐらいだつたら切ることできる。

シン・ストレート プライヤー



これもコンビネーション・プライヤーの一種で、口の部分が全体的に薄くなっている変形タイプ。口先の違い以外は基本的構造はまったく同じだ。薄手の物をはさむときには便利な工具といえる。

シン・ベント・ノーズ プライヤー



シン・ストレート・プライヤーの変形タイプで、口先が曲がった構造になっている。

特殊な用途に応じた工具で、一般的にはあまり目にしないタイプだ。

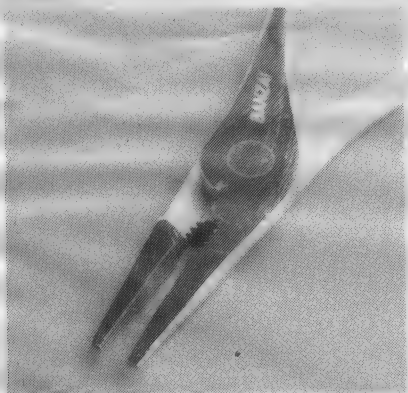
ゼネラル・パーパス プライヤー

開口部の角度を変えることはできないが、口の付け根にあるカッター刃が、コンビネーションタイプよりもしつかりとしている。これによりビニールコードなども切ることが可能だ。全体的に「ガツシリ」とした作りで、プライヤーとペンチの両方の役目を果たす工具である。

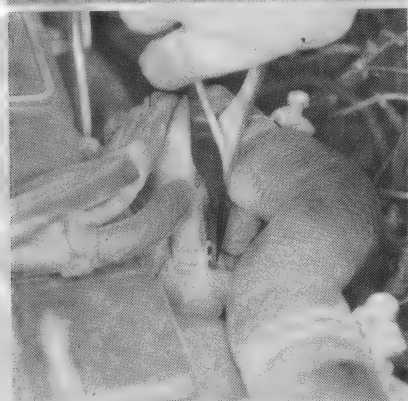


細長い口先で、狭い場所での作業に威力を発揮。

ロングノーズプライヤー



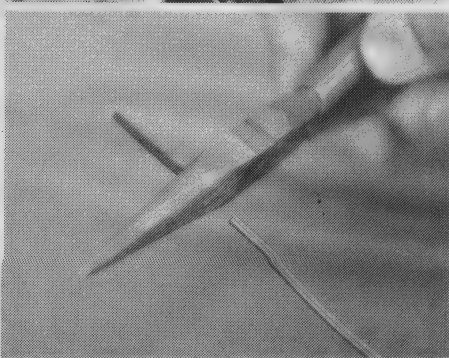
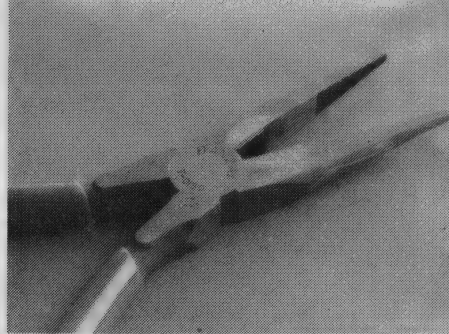
口先が細長くなっており、奥まった場所や、穴の中のピンなど取り扱うのに便利な形状をしたプライヤーだ。元来の用途が細かい作業用なので、口先の開口角度は変えられない。またコン



ビネーション・プライヤーよりも一回り小さい作りとなっている。一般整備においては、似たような形状のプライヤーの中で、もっとも多く使われているタイプだ。

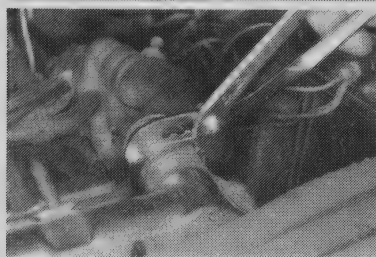
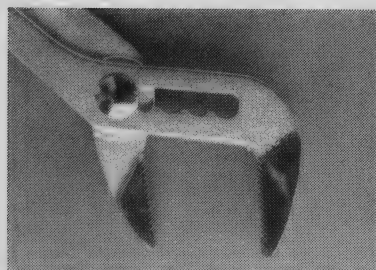
ラジオペンチ

口先が非常に細長く、開口部付け根の側面には鋭い刃が付けられている。自動車整備よりも弱電関係で良く見かけるプライヤの一種だ。



口先が細いので、狭い場所や細いピンを扱うにはロング・ノーズ・プライヤよりもむしろ使いやすい。またビニールコードも簡単に切れるので、電装整備には非常に便利だ。しかし力が必要とする部分にはロング・ノーズに一步譲る。

特殊な目的を持たされた プライヤもある。



ウォーター・ポンプ・ プライヤ

口先が柄の部分に対して変形しており開口部の開き角が数段階に変化するプライヤだ。

主な用途はウォーター・ポンプのパッキング・ナットなどの取り外しであるがコンビネーション・プライヤよりも大きな物がはさめるので、いろいろと応用がきく。一本持っていると便利な工具の一つと言える。

ペンチやニツパもプライヤの二種 総称して「カッツティングプライヤ」

ペンチ

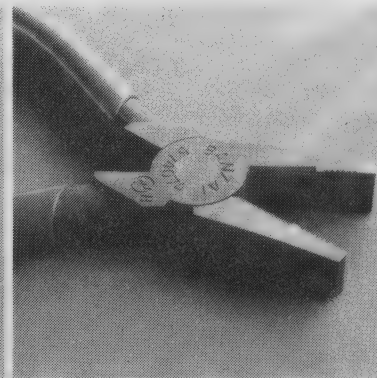
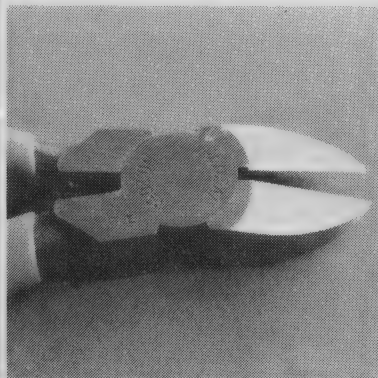
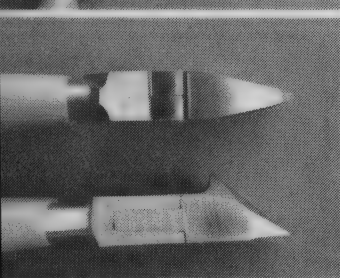
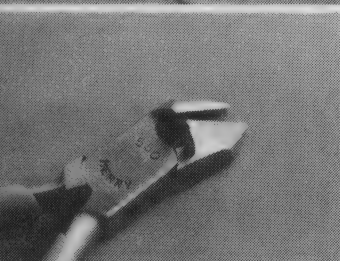
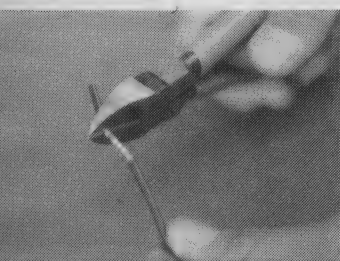
口先がまっすぐで側面にカッターが付いており、全体的に「ガツシリ」した作りになっている。家庭の工具箱には必らずと言ってよい程入っている工具で、いろいろな用途に使える万能プライヤだ。

ニツパ

物をはさみ込む部分が無く、鋭い刃が斜めに付けられたカッツティング専用のプライヤだ。細い針金や電線の切断、そして電線の被覆をむくといった作業に使われている。

弱電関係においては必需品であり、自動車整備においてもよく使われる。特に電装系の整備にはなくてはならない工具と言ったことができるだろう。

一般的によく目にするのは下の写真のようなタイプであるが、左中段のように刃の部分に急な角度が付けられた物もある。両者を比べると左下のように角度の違いがよくわかる。これは使い勝手の違いで機能的にはまったく同じだ。



バイス・プライヤ

二重レバーによつてはさむ力が強く、万力のように固定したりワイヤー・ケーブルを切ったりすることができると特殊なプライヤーだ。

写真のものはベシックスタイプで、他

に口先の形状の違うものが数種類市販されている。いずれも基本構造は同じで、開口部の角度及びはさむ力を細かく調整することはできる。またロック機構によつてはさんだまま固定しておくことが可能だ。

使用方法は次のとおり――。

- ①はさむ物の厚みに合わせ、柄の端にあるアジャストノブで開口角度を調整する。
- ②ロックする場合は実際の厚みよりも狭く調整し、止まる所までレバーを力いっぱいにぎつてやる、これではさんだものはロックされ、手を離してもこの状態を保っている。
- ③ロックを解除する場合は、二重になっているレバーを力を入れてにぎり込んでやる。

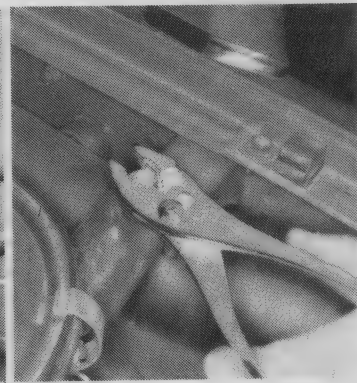
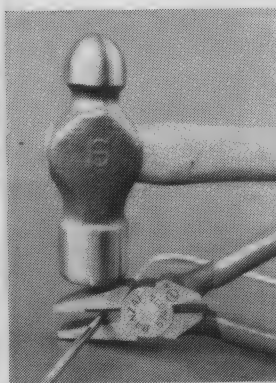
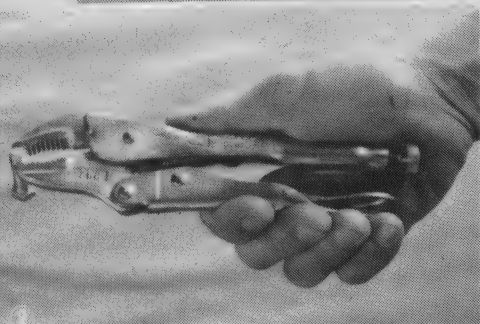
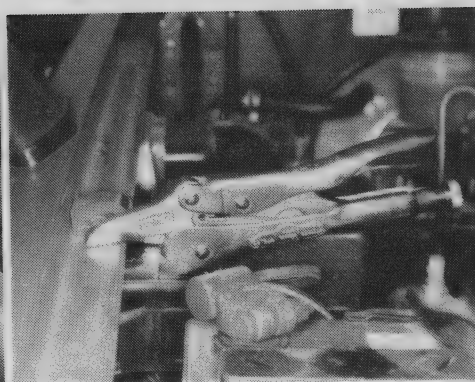
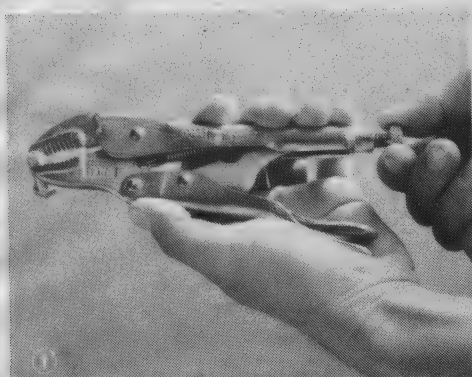
このロック機構をうまく利用すると、④のように頭をナメてしまったボルトも簡単に外すことができる。また溶接や穴開けなど、数枚の鉄板をはさんで固定する必要のある場合にも便利だ。カッター付きのこのタイプの場合、⑤のようにワイヤー・ケーブルも簡単に切断可能だ。

間違つてもこんな使い方はしてはダメ!!

プライヤは物をはさんだり切ったりする工具であつて、ボルトやナットを回すという役目は待たされていない。

これは基本的なことなのだが、手元にスパナやメガネが無いからといって、プライヤで回してしまふ人をよく見かける。このようなことはやめた方がよい。ボルトを回すとなると、開口部に対する広がりとうする力を押さえないながら、回転方向へと力を加えなければならぬわけだ。これをつづけていると必ずずどらかへの力の入れ方がおろそかになり、結果的に頭をナメてしまうことになるからだ。また、必要以上の力を工具に加えることもしてはならない。

手工具は手で扱う範囲内の強度で作られているわけで、下の写真のように無理な力を加えると破損してしまふからだ。最悪の場合、破損した破片でケガをすることもあるので注意したい。



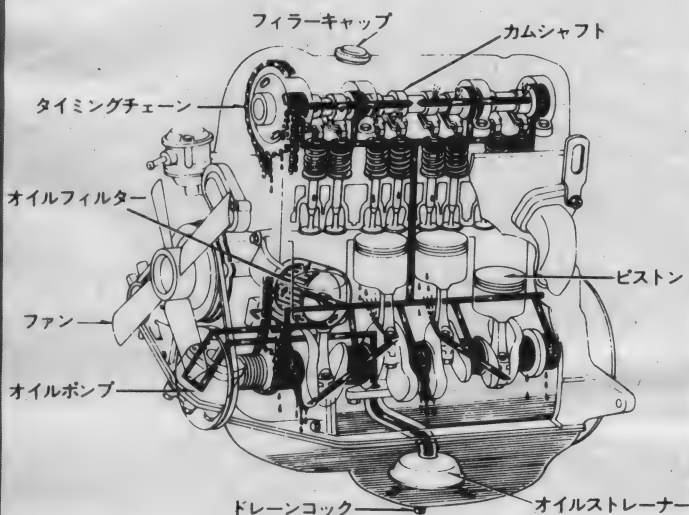
エンジンはどうして力を出すか

【エンジンの回る仕組み】

解説／池田英三

やさしいクルマの
M・E・C・H・A・N・I・S・M

4サイクルエンジンのしくみ



エンジンはどうして力を出すのか、その回るための仕組み

一般のドライバーには、エンジンメカニズムなどまったく必要ないと思われるかもしれないが、それは違う。

いわゆるメカ音痴だから、と敬遠していると、折角のエンジンを生かした運転ができない。運転をスムーズにすることも、経済的にドライブすることも上達しない。何年クルマを運転していても、ビギナー同然の人は自動車そのものを理解しようとしなからである。

簡単な理屈さえ判れば、エンジンに興

味がでる。そのためにはドライバーに必要なメカニズムだけは、少なくとも知っておいたほうがいい。

エンジンは回るのが必要なのはガソリンだけではない

まず、どんなドライバーにも知っておいて欲しいことは、自動車のエンジンは、自分が必要なエネルギー源を全部、自動車に積んで走っていないこと。

ガソリン、軽油、LPG以外の自動車が発達しないのは、電気自動車ならバッテリーを全部クルマに積んで走らなければ

ばならないから重くて、走行できる距離も短い。

今、使われているエンジンは簡単にいうと、必要なエネルギー源の15分の1ぐらいしかクルマに積んでいない。

では残り何となくという、空気なのがある。すなわち、道路の上にある空気をガソリンの15倍もタダで使っている。もしこの空気を圧縮してタンクに入れたら、とても人間の乗るところなどなくなってしまう。

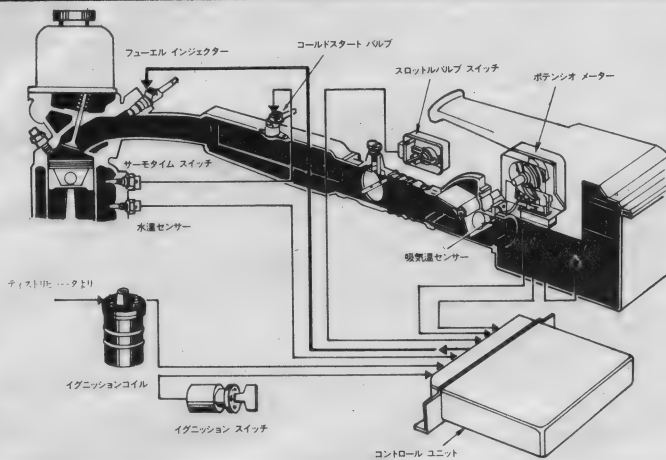
だから、ドライバーは大気中の酸素に感謝しなければならない。現実には、これは標高の高い山道になると影響がでる。酸素が少しくなるだけで、山の上ではエンジンの力が弱くなってしまうこともある。自動車の高山病である。

このように、スタンドで買うガソリンだけでなく、エンジンは空気が必要ということを知っておこう。

ところが、道路上の空気は、ホコリなどのためにひどく汚れている。だから、空気を吸う時にはエンジンにゴミや砂が入らないように「エアクリナー」がついていることが判る。ガソリンを入れて



電気点火システム



いるだけでなく、きめられた通りエア・クリーナーも交換しないと、この空気の入りが悪くなって燃費が悪化する原因になる。

とりあえずは、空気が大事だということだが、ドライバーとしては知っておきたいエンジンのメカニズム知識だ。このようにして覚えれば、決して難しいことではない。

空気を吸う量に応じてガソリンも吸入される

これも決して難しいことではないのだが、エンジンの大事な理屈だ。

ガソリンを爆発させてパワーを出すことはだいたい判っている人が多い。ところが、ガソリンが点火して爆発しやすくなるのは混合気（空気と燃料の混ったガス）となって、一定の濃さになってからなのである。

火をつけると、一瞬に爆発しやすい割合は、空気15に対してガソリンが1ぐらいのところが理想的だとされている。濃すぎても、薄すぎても不完全燃焼する。だから、エンジンは吸入する空気に合わせてガソリンを適量だけ混ぜる。

この働きをするのがエアクリナーからつながるキャブレター、とか燃料噴射の装置だ。メカニズムは専門的に判らなくても、それが何をしているかが判れば十分だ。

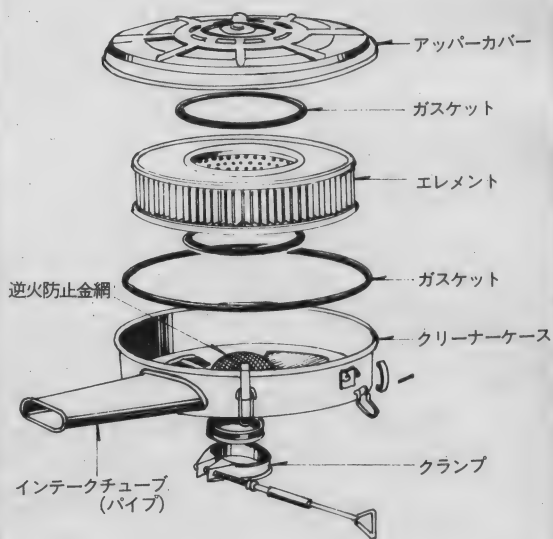
空気はピストンのポンプ作用で吸引されている

さて、ここからがエンジンの機械的な部分だ。できるだけやさしく理解できるように、仕組だけ覚えるといい。

つまり、エンジンの基本的なメカニズムは空気をうまく吸うことである。ふつうのエンジンは、ピストンが上下運動をするようになってくるが、これが下がる時には吸引ポンプの働きをする。注射器で空気を吸うように、外の空気を引きこむと考えればいい。

つまり、エンジンが回り出す最初は、

エアクリナーの構造



入った空気は、なぜ爆発するのか

エンジンがかららないトラブルは、エンジンが回るメカニズムがどこか故障しているから、というのはドライバーなら判るだろう。

まず必要なのはガソリンで、タンクが空になっていたらエンジンは空気だけでは回らないから、当然である。

なぜ、アクセルを踏むと、エンジンの回転が上がるのかは、空気を加減しているからだ。坂を上がる時、アクセルを余分に踏むと力が出るのはこのためである。つまり、空気とガソリンが余分に入ると、大きなエネルギーが発生する。

なぜ、アクセルを踏むと、エンジンの回転が上がるのかは、空気を加減しているからだ。坂を上がる時、アクセルを余分に踏むと力が出るのはこのためである。つまり、空気とガソリンが余分に入ると、大きなエネルギーが発生する。

を回すと、スターターの音がして、エンジンはゆっくり回される。エンジンは空気を吸入して、ガソリンを混ぜて始動する体勢になる。

そして、この混合した空気が爆発するには、圧力を上げなければならない。ピストンが上に上るとき、円筒の中では空気が圧縮されて、8〜9倍に圧力が上げられる。バルブによって出口をふさがれた混合気は、燃焼室の中で高い圧力になる。

そして、ピストンが頂点にきたとき、電気て火花をとばすと混合気は一瞬に爆発する。この火つけはスパーク・プラグがする。圧縮されたガス状の混合気は、いわゆるガス爆発のように体積が急にふえる。この爆発でピストンを押し戻すことが、エンジンの出す力になる。

排気量の大きいエンジンは、この吸入できる混合気の量が多いので、それだけ爆発が強くなる。つまり、力がある。ターボ・エンジンなどは、強制的にエンジンに空気を多く送りこむので、これも爆発力が強くなる。いかに空気を沢山吸いこむかで発生するエネルギーが違ふ。

点火、爆発したエネルギーはどうしてとりだすか

さて、爆発した後、どのようにして回転をとりだすか。

つまり、ガソリンが爆発したとき、圧縮していたピストンは強い爆発力ではね返される。このままでは一発の爆発で終ってしまふ。それがなぜ続いて回るかが疑問になる。

往復運動を回転に変えるのには、ふつ

うクランクという、軸が中心からずれている円盤と、フライホイールというはずみ車がある。爆発で押す動作が、はずみで次の回転につながる。

したがって、エンジンは一発爆発するとは、そのはずみで回転が始まり、セル・モーターをとめても自分で次の吸入を始めてくれる。エンジンが最初にかかる時のメカニズムは、このような仕組みになっている。回り出したエンジンは、また次の回転で同じことがくりかえされる訳である。

ふつうの自動車のエンジンでは、クランクシャフトは吸入と圧縮の往復で1回転、爆発と排気の往復で1回転する。つ

まり2回転ごとに1回の爆発力が得られるわけである。このようなエンジンを4ストローク・エンジンという。

2回に1回の爆発では、振動が多くて乗用車には不快である。もちろん、フライホイールの働きて、回転にははずみがついてるが、それでも爆発の反動で振動は起きる。

しかし、実際にはエンジンはあくセルを踏まないアイドリングでも1秒間に10回転しているから、きわめて細かい振動である。

これを避けるために、軽でも2気筒、3気筒にし、乗用車では4気筒、6気筒と気筒数をふやしている。例えば、4気

筒なら600回転でも、1秒間に20回の爆発が起きている。あくセルを全開した6000回転では1秒間に2000回の爆発が起きていることになる。

爆発したあとの排気ガスは捨てている

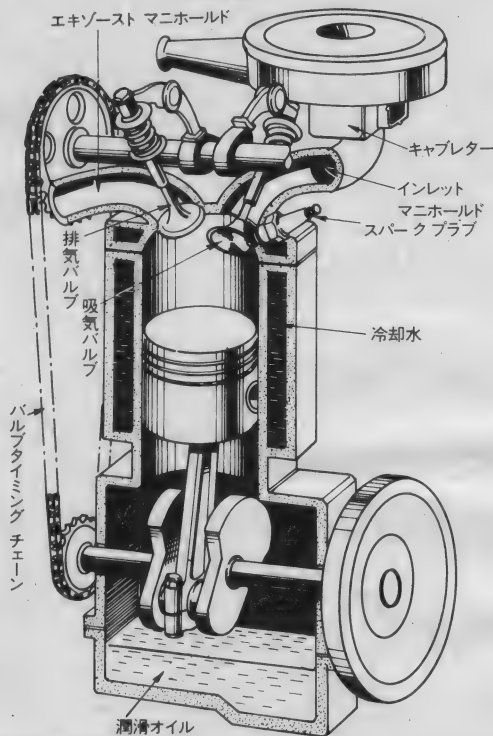
今の自動車では、高性能とはいってもエネルギーは全部使えない。ガソリンが爆発する時に出す熱と、爆発力をピストンで利用した残りのガス圧力は、排気管から大気中に捨てている。

そのまま出したら大気が汚染されるから、今では排ガスを浄化している装置がある。また爆発した音も困るので、マフラーで消音してから排気する。

自動車が再利用している熱は冬の暖房用のヒーターぐらいで熱エネルギーは捨てているのである。

このようにエンジンが回る理屈は、どんな動きをしているかを順に考えると判りやすい。

ピストン、バルブ構成図



連載20回の予定内容

- 12 エンジンの種類は多いが何が違うか
- 13 エンジンの新技術とは
- 14 エンジンを冷やす、暖める
- 15 揺れや振動はどこで止めるか
- 16 ハンドルを回すとなぜ曲るのか
- 17 タイヤはなぜ種類があるのか
- 18 ライトはいろいろあるが
- 19 安全に走るための視界
- 20 スポーツ的なクルマとは

この用品、使つても大丈夫かな？

数あるカー用品のなかには、購入するときに「使つても、問題はないのかな？」と思うものがないわけではありません。そんなとき役立つように、道路運送車両法の保安基準などからみたカー用品の使い方・選び方をアドバイスするのがこのページです。



サイドスポイラーも装着可

クルマの速度が上がるにつれて、ボディは浮き上がろうとする。走行時の風圧を利用して、ボディを路面に押し付ける働きをするのがエアスポイラーだ。

現在では、カーメーカーの純正品の他に、多くのエアスポイラーが市販されている。その中には本来の「空気力学」以上に、精悍さや格好の良さを売りのものにしたものがないわけではない。

昭和58年10月1日から認可されたエアスポイラーの構造基準は、適用範囲内、用語・構造要件の3つからなっているが、この構造基準の中心となっているのは、

道路運送車両法の目的である「安全の確保」だ。「適用」の対象になるマイカーのエアスポイラーが、単なるドレスアップ用品でないことは「用語」の条文にも書かれている。

「エアスポイラー」とは、走行中における車体まわりの空気を整流するために、車体の前部若しくは後部（最前部の車軸と最後部の車軸との間における下面及び側面の部分を除く）又は屋根部の前縁部若しくは後縁部に付加された構造物（バンパー、灯火類及びそのハウジング、ラジエーター、グリル、導風板（貨物の運送の用に供する自動車の運転者室の屋根部に備えられた空気を整流するための板をいう）並びに可倒式の構造物を除く）をいう。

つまり、エアスポイラーは「空気の流れを整えるために」取り付けられるものだ。

また、この「用語」の項ではエアスポイラーの種類として、クルマのフロントに装着するエアダムスカート、リアに装着するリアスポイラー、リアアンダースポイラー、リアのルーフ上に装着するルーフスポイラーの4種類をあげている。現実には、これ以外にフロントとリアのフェンダー間に取り付けるサイドスポイラーなどがあるが、これについては保

安基準の第18条の規定「堅ろうで運行に十分耐えるものであること。確実に取り付けることができ、振動、衝撃等によりゆるみを生じないこと。鋭い突起がなく他の交通の安全を妨げるおそれがないこと」に合致し、取り付けたときに車幅からはみ出さなければ、問題はない。

取り付けた場合の問題点

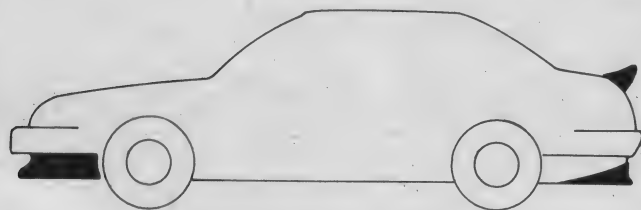
この構造基準のなかで、具体的に構造や取付法などを示しているのが、「構造要件」である。

これには6つの規定がある。まず、エアスポイラーを取り付けたことによつてクルマの全長が変わらないことだ。

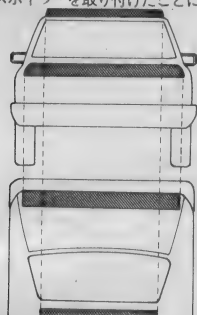
たとえば、フロントバンパーの下にエアダムスカートを取り付けたとする。この場合、クルマの最前端にあるバンパーを越えて、前部に伸びるようなものはダメということになる。これはリアの場合も同様だ。

クルマの幅に関係する規定もある。取り付けたとき、エアスポイラーが車体の最も外側にきてはならないという規定だ。

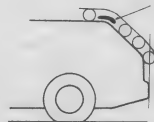
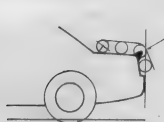
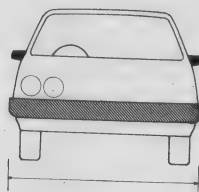
エアダムスカートとリアアンダースポイラーの場合は、クルマの全幅以内。ル



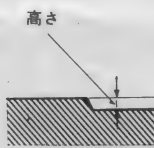
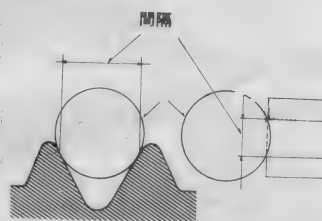
エアスポイラーを取り付けたことによって、クルマの全長が変わってはいらない。



取り付けたとき、エアスポイラーがクルマの最外側にきつてはならない例。エアダムスカートなどは全幅以内。ルーフスポイラーならルーフの幅以内。リアスポイラーは、トランクリッドの幅以内だ。



リアスポイラー、ルーフスポイラーの場合、ボディ上を直径165mmの球が描く軌跡の中に入っていることが必要。



*角部*についても細かな規定がある。角部の高さは、エアスポイラーに段差などがある場合。角部の間隔は、エアスポイラーとボディに間隔がある場合など、直径100mmの球を当てがったときの接点間の距離をさす。

選択の目安

以上、整理してみると、エアスポイラー自体についての規定は少ない。極端な角がないこと、角部の硬さはプラスチックの消しゴム程度であることくらいだ。取り付けたときの規定が中心である。取り付けたとき、自分のクルマの全長、全幅を超えないこと。その側端がボディ表面から飛び出ないこと。高さが165mmを超えないこと。しっかりとボディに装着できること。これが選択の目安になるはずである。

差があるときや、スポイラーとボディに間隔があるときなどは、角部は半径2・5mm以上のRを持つていることが基本。角部の間隔というものは、直径100mmの球を乗せたときの接点間。角部の硬さ60シヨアというのは、プラスチック製の消しゴムと同じ硬さである。もうひとつ、溶接、ボルト・ナット、接着剤などで確実に取り付けられることと定められているが、しっかりとボディに固定できる構造を持つことは当然だといっている。

角部の間隔(δ)	角部の形状
25<δ≤40mm	角部の半径が1.0mm以上であること。
δ≤25	角部の半径が0.5mm以上であること
角部の高さ(h)	角部の形状
h<5mm	角部に外向きの尖った部分又は鋭い部分がないこと。

1フスポイラーなら、ルーフの幅以内。リアスポイラーは、トランクリッドの幅以内に納まっていること。要するに、たとえ一部でも、ボディの幅を超えて外側に出るようなエアスポイラーは、歩行者などにとって危険であり装着してはならないということだが、このことはウイング状のエアスポイラーにも当てはまる。

「構造要件」では、原則的にはウイングを認めていない。ただし、ウイングの全部がだめということではなく、車体との隙間が極めて小さいもの。それとウイングの側端が、車体の最外側から165mm以上内側にあるものは装着可能だ。

次はエアスポイラーの「高さ」だ。これはバンパーの上端より上に取り付けるリアスポイラー、ルーフスポイラーについての規定だが、これらのスポイラーを取り付けた場合、ボディ上を直径165mmの球が描く軌跡の中に入るものでなければならぬと決められている。ボディの表面から165mmを超えるような大きなエアスポイラーは、装着してはならないということだ。

「角」はとがっていないこと

以上の他、鋭角な部分があると危険なこと、エアスポイラーの「角」についても、かなり細かく規定されている。

る。「エア・スポイラ（バンパの下端より下方にある部分及び地上1・8mを超える部分を除く）は、直径100mmの球体が静的に接触することができ、半径に半径2・5mm未満の角部を有さないものであること。ただし、角部の硬さが60シヨア（A）以下のとき、又は角部の高さが5mm未満の場合若しくは角部の間隔（直径100mmの球体を2つの角部に静的に接触させたときの接点の距離をいう）が40mm以下の場合であつて角部が次表に定める角部の形状の要件を満足するときは、この限りでない。」という規定だ。

これは、リアスポイラーとルーフスポイラーについてのもの、その一部に段

日産CUE—X&Be—1、LUC—2

先進のメカニズムに 手で触れられたぞ!!

NEW
MECHANISM
解説

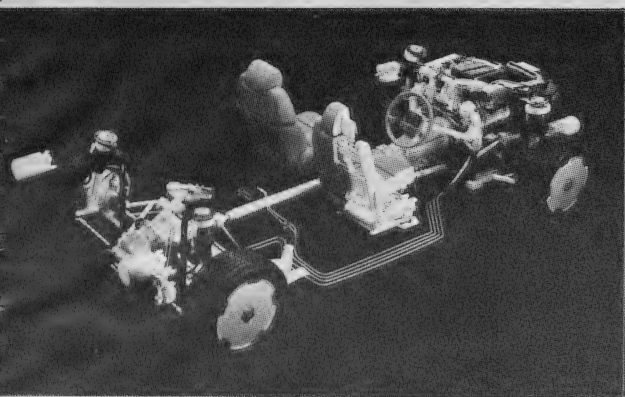
モーターショーに出品されていた日産のコンセプトカーCUE—X、Be—1、LUC—2。その3台に実際に手で触れることができ、その走る姿をカメラに納めることができた。詳しいメカニズムを中心に紹介しておこう。

解説／松下宏 フォト／野澤廣幸

CUE—X

シャーシ

●電子トルク
スプリット4WD



↑トルクスプリット4WDと電子制御エアサスペンションの足回りを持つ

CUE—Xでは、4WD走行時の前後輪への駆動力の配分を電子制御する仕組みがある。

4WDは、当然トランスファーにより前後輪へ駆動力を配分しているわけだが、この部分の前側出力軸に湿式多板クラッチを設定。これを油圧で電子制御すること、前後輪へのトルク配分を行う。

この電子制御は、前後輪の回転速度差やアクセル開度などをセンサーが読み取り、走行状態を路面との関係を含めて判断し、コントロールが油圧バルブを制御する。これによる駆動力の前後配分は、低速で大きくハンドルを切ったときには、前輪が0%で後輪が100%となり、タイトブレーキング現象をなくす、高速巡航時には、前輪が50%で後輪が50%となり、直進安定性に優れる、乾燥路での

急施回急加速時には、前輪が30%で後輪が70%となり、スピンやドリフトを起こしにくく狙ったコースを容易に走れる、などという具合になっている。

●レーザーレーダーシステム

日産車などいくつかのクルマには、すでにASC（自動速度制御装置）が採用されているが、このシステムは、それを一歩進めて先行車追従型になっている。

これはフロントグリルに設けられた光学ヘッドからパルス幅の短い赤外レーザー光を出力、前方車両からの反射光をフォトダイオードで検出する。光の往復時間で先行車との距離が測れるわけだ。

これを車速センサーなどと合わせて判断し、ブレーキやスロットルの制御を行なうもの。先行車との車間距離の表示とその速度に合わせた追従のほか、衝突防止システムへの発展の可能性も秘めた新システムである。

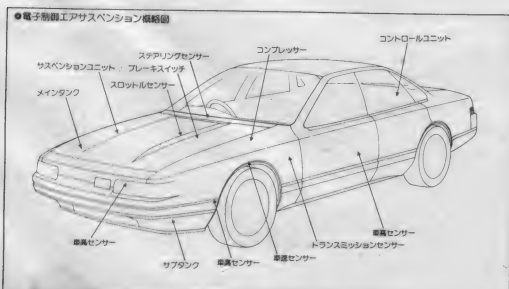


↑レーザーレーダーの光学ヘッドはフロント部にある

●電子制御
エアサスペンション

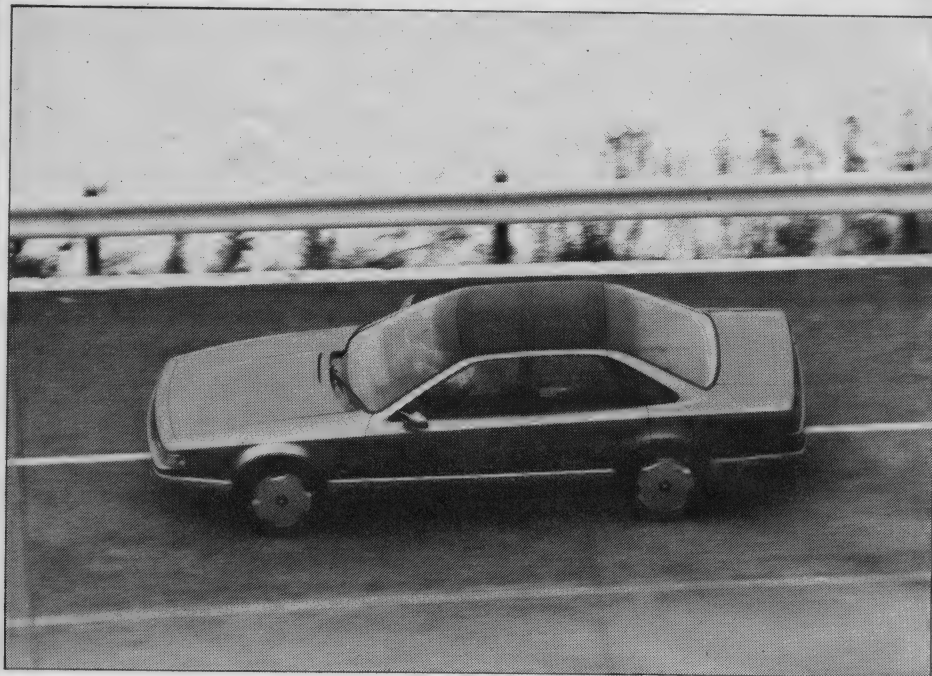
エアスプリングの空気室と配管

でつながった副空気室を持つのが、このサスペンションだ。ふたつの空気室の間の配管には、電磁バルブを設け、バルブの開閉によりバネ定数を2段階に切り換える。さらにショックアブソーバーの減衰力も3段階に切り換えることにより、操縦安定性も向上させた。



●電子制御エアサスペンション機構図

これは、ステアリングの舵角、車速、スロットル開度、トランスミッション、ブレーキ、車高などの各センサーからの信号をコントロールユニットが判断し、ロール、ダイブ、スカット（尻下がり）ポ



トミシング、バウシングなどに対し、それを抑える働きをするようになっている。車体の上下振動レベルを大幅に低減するほか、車高の3段階調節も可能だ。

走行条件に合わせて、前後のスロイラーを突出または収納するこ

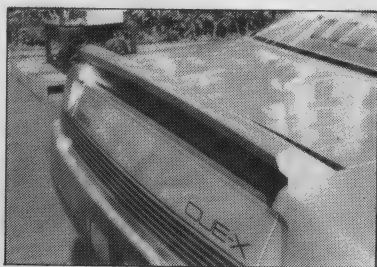
ボディ

として、操縦安定性の向上、空気ブレーキ、燃費低減を目指すシステム。マニュアル操作も可能だ。

●電子制御エアスロイラー
走行条件の判断は、車高、雨滴

ブレーキ、車速などのセンサーからの信号を元に行われる。晴天時の時速120km以下ではスロイラーを収納して燃費の向上を図り、120km/h以上のときは突出させて操縦安定性の向上を図るといふ具合だ。それが雨天では、50km/hが突出と収納の分岐点になり、低速時の操縦安定性が高められるようになっている。

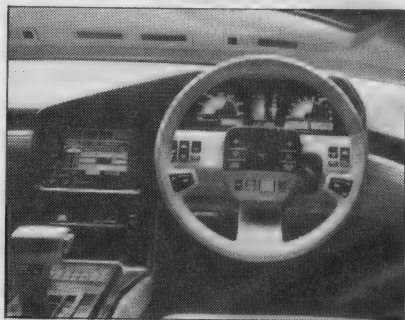
ブレーキング時には、フロントスロイラーを収納してリアスロイラーを突出させ、空気ブレーキの効果を上げるものとしている。前後のスロイラーは、それぞれモーターにより駆動される。



↑晴天時には、120km/h以上で突出する

インテリア

●マルチディスプレイメーター
カラー液晶と2台のカラーCRTを組み合わせたメインメーターがこのマルチディスプレイメーターだ。基本的な走行情報のほか、



↑さまざまな走行情報をグラフィカルに表示する

各種警報などを必要に応じてドライバーに提供、安全性や快適性を高める。

スピードメーターとタコメーターなどは、アナログ表示とデジタル表示がボタンひとつで切り換えられ、ドライバーの好みに合わせた選択が可能だ。またタイヤ圧警報などの警告表示は、優先的にカラーでグラフィカルに表示される。特に注目されるのは、タイヤ圧警報で、異常のあるタイヤの位置と車速などに応じた残存走行可能距離までが、減算表示される。

●サテライトドライブ インフォメーションシステム

衛星航法による往路誘導システムと自動車電話データ通信による外部情報の収集を組み合わせた総合情報システムがこれだ。

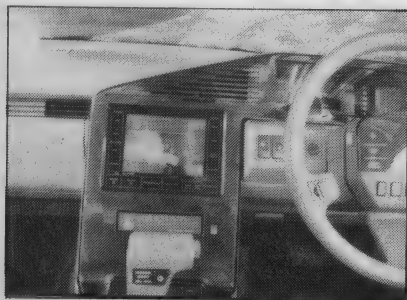
衛星によるものはGPS（グローバル・ポジショニング・システム）と呼ばれるもので、アメリカ

国防省が打ち上げた衛星からの電波で、クルマの位置確認をするもの。ルーフに設けられたアンテナにより、3個の衛星からの電波を受信し、その距離を測定、クルマの位置を割り出す仕組み。

また、自動車電話データ通信システムは、近い将来実現が予想されているもので、道路交通情報などもこれに組み入れられるから、それを受けて、クルマの最適な進路を決定するというものだ。

こうしたシステムは、これまでも何種類かが実用化されているが、中でもGPSの精度は高く、データ通信との組み合わせで、走行情報は飛躍的に拡大する。これまでのナビゲーションシステムと比べて、はるかに実用性の高いものだ。

GPSの電波が公開されるのは1990年代の話だが、それまでには、コストや耐久性の面での研究が重ねられていくだろう。



↑GPSは夢のナビゲーションシステムだ

●調光サンシェード

光の透過率を任意に可変できる新たなエレクトロクロミック（化学反応のときに生ずる発色・消色現象）材料を使い、同時発消色型透過型のエレクトロクロミック素子を開発、これをサンルーフに採用したものだ。

厚さ1mmの電解液を2枚のエレクトロクロミック層ではさみ、さらにこれを透明導電膜ではさみ、2枚の強化ガラスの間に納めている。この透明導電膜にかける電圧の変化により、ふたつのエレクトロクロミック層が化学反応を起こし、可視光線透過率を変化させる。ふたつのエレクトロクロミック層のうち、ひとつは酸化により青色になり、もうひとつは還元により青色になる素材が用いられている。



↑調光サンシェードにより、可視光線の透過率を自由に制御できる

る。そのため、光の透過度が電圧制御により5%〜30%まで自由に調整できる。

●電子制御ライドコントロールシート



↑シートにも電子制御サスを用意

シートクッションの下に電子制御サスペンション機構を設け、路面状況や個人の好みに応じたクッション特性を調整するもの。

オートとマニュアルのふたつのモードが選択でき、オート時にシヤット回路から悪路信号が出ると、自動的にシートのサスペンションがハードになり、振動特性を調整する。振動吸収機能をクルマ自体のサスペンションと分離することで、シート全体を硬めに設定できる。

エンジン

●電子制御スーパー冷却システム

冷却水の沸騰・凝縮現象を効果的に利用して、エンジン温度をその運転状態に合わせて最適に制御するシステムだ。これは沸騰冷却システムとも呼ばれるもので、考

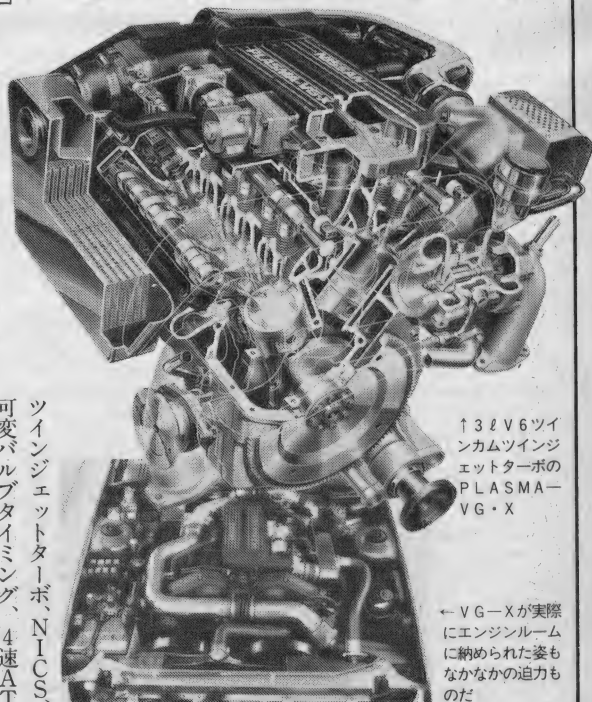
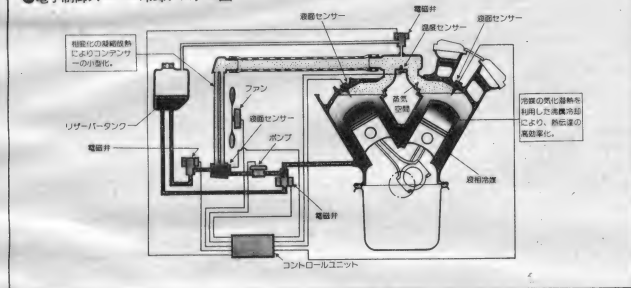
え方としては従来からあったものだが、それをクルマに応用し、電子制御化したわけだ。

原理的には、ヤカンの中の湯が沸騰を始めるとヤカンの温度は湯よりわずかに高いだけになるが、湯が沸騰を始める前の80〜90度くらいのときには、湯よりはるかに高い温度となっていることに着目したものといえる。

つまり、冷却水の量を少なくして沸騰する状態にすれば、エンジンの温度はかえって低くなり、冷却水の量を多くしてその温度を上げると、エンジンの温度は高くなるというわけだ。

これは、3つの電磁弁により冷

●電子制御スーパー冷却システム図



↑3.0L V6ツインカムツインジェットターボのPLASMA-VG-X

←VG-Xが実際にエンジンルームに納められた姿もなかなかの迫力ものだ

却水の経路と流量をコントロールして行われるわけだが、走行状態を検知する各種センサーからの信号により、それが電子制御されるわけ。

●ECCS-II

16ビットマイコンと8ビットの演算装置の併用により、演算能力を大幅に向上（従来のECCSに比べ10倍のスピードアップ）。

これにより、気筒別燃焼制御など、制御項目の増加や、複雑な制御を行う制御ロジックの高度化も可能。

16ビットマイコンでEGI、N DIS、気筒別燃焼制御、エンジン・トランスミッション総合制御などを行い、8ビット演算装置で

●ドライブバイワイヤシステム

アクセルペダルとエンジンスロットルとを電氣的につなぎ、ペダル操作量に加えてエンジン回転数、車速、ギア位置、などをセンサーにより検出し、ステッパモーターを使ってスロットル開度を電子制御するシステム。

ドライバーの意図やクルマの走行状態に応じたスロットル開度の最適化が可能。

高速時にはアクセル開度より大きくスロットルが開いて加速感を向上し、低速時にはその逆になってドライバビリティを向上する。

NEW MECHANISM 解説

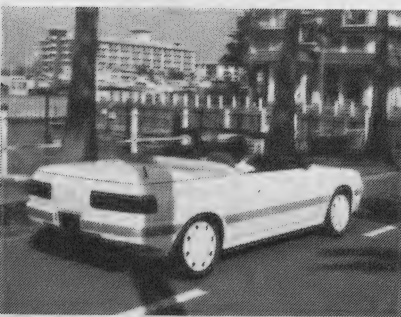


↑Be-1も実際に走れるクルマなのです

モーターショウの会場で、その可愛らしさで大評判となっていたのがこのBe-1だ。これはマーチをベースに作られたものだ。マーチ級のクルマをベースにした近未来カーということで、3つのグループのデザインコンペが行われたが、日産社内のスタッフによるAチーム、外部のスタッフによるBチーム、イタリアのデザイナーによるCチームのうち、外部スタッフのBチームのデザインしたものがこれ。それでBe-1と名付られたわけ。

当初はクレイモデルだけで終わる予定だったが、社内アンケートの結果が大好評で、実際に作って電動式オープンモデルのLUC-12は、サニーやパルサークラスのクルマをベースにして若者のハートを射るクルマにしようとして作られたものだ。普段はいろいろな制約ばかりの中でクルマのデザインをしている若手デザイナーが、うつぶんを晴らすかのようにデザインしたものだ。

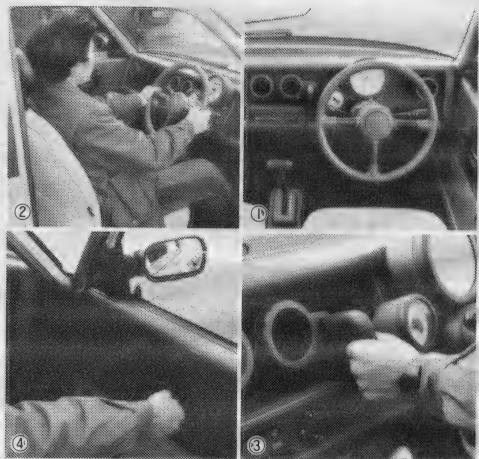
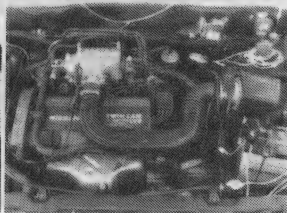
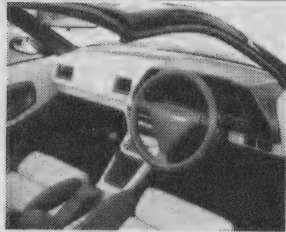
LUC-2



←LUC-2をフルオープンにして走るのは本当に楽しそうな感じが

✓LUC-2のインパネ回りには、オーディオやパーソナル無線が収納されている

\\LUC-2に搭載されるCA16DEエンジン。エンジンだけは近く登場する



- ①インパネ回りはひたすらシンプルにまとめられている
- ②変に柔らかすぎることなく、体をしっかりホールドするシート
- ③ユニークなのはサイドブレーキ。インパネからステッキが出ている
- ④ドアロックとウインドウのレギュレーターのデザインも新鮮だ

トラブルが起きたらソフトカーロープで、まず安全な場所へ。
そして、JAFへの救援の電話を…いまのドライバーのエチケットです。

●渋滞や追突事故への防止処置が、今日の交通社会ではもっとも大切なことです。

ソフトカーロープ

●だれでも簡単に使えるけん引ロープです。

けん引サインはこうよ！
おぼえておいてね



ワンタッチ！
たるまない！
ショックがない！



●製造元 株式会社橋研 東京都世田谷区粕谷1-1-9
☎(03)304-5671代 〒157



交通安全と食生活

食生活が交通安全に関係あるなどという、頭をひねる人が多いかも知れないが、そうした研究データもあるのだ。
光塩学園女子短大の根本教授が、交通事故を繰り返して起こしたヤングドライバーについて研究したところによると、調査したドライバー22人のうち、14人が

極端な偏食であり、しかも食事時間も10分以内と短いものだったという。
さらにこのうち4人は、砂糖の過剰摂取が目立っており、これは糖代謝に必要なビタミンB1を欠乏させ、その結果イライラした精神状態になりやすいため、事故につながったのではないかと分析されている。

根本教授は、神経の働きを整え、筋肉の働きを活発にし、眠気を防ぐビタミンB1を初めとするビタミン類、興奮をさしづめる作用のあるカルシウムの不足が事故の遠因ではないかと指摘している。簡単に結論を出すには、ややデータ不足かもしれないが、ひとつの警鐘として心にとめてもいいだろう。
そこでクルマの運転と食生活の関係について考えてみたい。

・目が疲れる

クルマは時速数十kmのスピードで走ることが、その移り変わる風景から必要な情報を得るために、ドライバーの目は1分間に150回も動いている。さらにトンネルやビル街などで体験する明暗の変化も目を疲れさせる。

そもそも動物の目は、その動物が走ったり、飛んだり、泳いだりできるスピードに合わせた視力を持っているという。

人間なら、100mを10秒で走ったとしても、時速36kmでしかない。本来なら、その程度の視力しか持っていないのだ。それを、ときには100kmもの速度で走るわけだから、目が疲れるのも当然というわけだ。

目の働きを支え、明暗に対する反応を助けるといわれているのはビタミンA。これが多く含まれているのは、ホウレン草、コマツナ、ニンジン、パセリ、春菊などだ。

・疲れやすい、だるい

体のエネルギー源である糖質やタンパク質、脂肪などを効率よく体内で利用させるためには、ビタミンB1、B2の助けが必要だ。これを多く含む食品としては、大豆やえんどう豆などの豆類、豚肉、ウナギ、レバー、胚芽米などがある。

・肩こり、首筋のこり

ハンドルを握って腕を中空に支え続ける姿勢は、肩や首筋の筋肉を疲れさせるものだ。またハンドルを握らなくても、振動するクルマの中では、知らず知らずのうちに上体に力が入って、肩こりなどを起こしやすいのだ。

こうした肩こりなどは、疲労物質と呼ばれる乳酸が細胞の中にたまって起きる

ものだが、乳酸を細胞外に排出する働きをするといわれるのがビタミンEだ。ビタミンEを多く含む食品としては、芽類、大豆、クルミ、ギンナン、ゴマ、ジャガイモ、ウナギ、カツオ、サンマ、マグロなどがあげられる。

・腰痛

腰痛の原因とされているのがカルシウムの不足だ。そしてカルシウムの吸収を助けるビタミンDの摂取も忘れてはならないものだ。

カルシウムを多く含む食品としては、コマツナ、シソの葉、大根の葉、牛乳、小魚、海藻類などがあり、またビタミンDはシイタケなどのキノコ類に多く含まれている。

・胃の調子が悪い、便秘

ドライバーは、運転中のストレスや振動が原因となって、胃の不調を訴えることが多い。背中を丸めて胃を圧迫するよう運転姿勢もよくない。

一方、仕事で長距離ドライブをする人などは、食事の時間が不規則になったり、運動不足により便秘を起こす人もある。胃のためには、ビタミンUがよく、これが多いといわれるのはキャベツだし、便秘を防ぐためには繊維質の多い野菜、イモ類、豆類などを多くとるようにするといふ。

このように、安全運転のできる体調を守るためには、バランスのよい食生活をするのが大切。正しい食事は、事故の防止にもつながるのだ。





渋滞の東北自動車道、加須IC下り車線

Uターン 帰省

1/4 (SAT) 5 (SUN) ピークは 12/28 (SAT) 29 (SUN)

年末年始の交通情報を探る

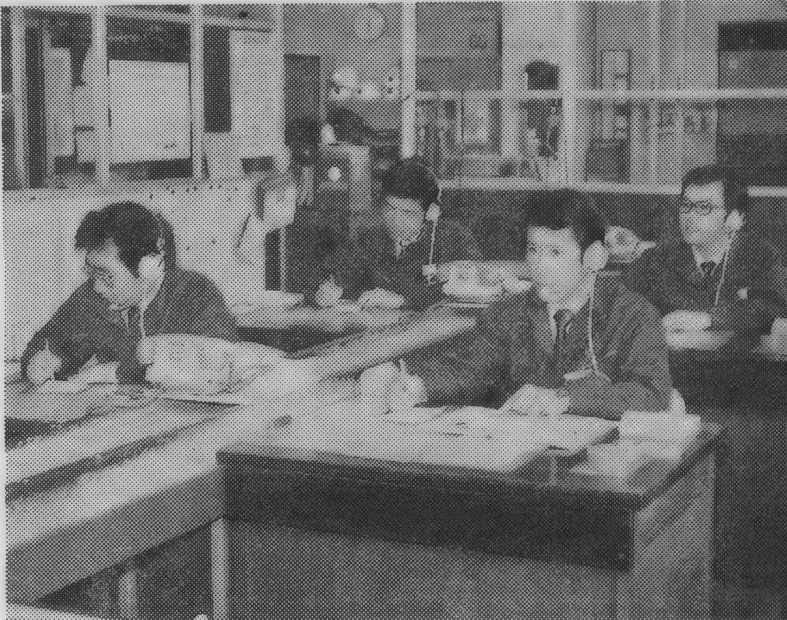
全通後、初の厳冬を迎える関越自動車道
東名高速道路は都夫良野トンネルがネック
万一の路上故障は、JAFが救援！
—— JAFRS隊連絡先は225頁
全国高速道路の普通車料金表を収録

毎年、年末年始は正月をふるさとして迎えようとする帰省客や初詣、スキーなどを楽しむ行楽客で、各地の道路はいたる所で混雑する大渋滞がテレビや新聞で報道されるのもこの時期。
そこで、JAFロードサービス隊をはじめ、道路交通情報センター、道路公団に今年の年末年始の道路状況を取材してみると、ピークは帰省が12月28・29日、Uターンが1月4・5日になりそうだ。

●年末年始の混雑カレンダー

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
12/22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1/1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11

3500	3200	2800	2500	2100	1600	1400	1100	700	300	東京
161.8	147.8	121.5	103.3	83.7	57.9	50.1	35.0	19.7	7.6	
3300	3100	2700	2300	1900	1400	1200	900	450		東名川崎
154.2	140.2	113.9	95.7	76.1	50.3	42.5	27.4	12.1		
3100	2800	2400	2000	1600	1000	900	500			横浜
142.1	128.1	101.8	83.6	64.0	38.2	30.4	15.3			
2800	2500	2000	1600	1200	600	450				厚木
126.8	112.8	86.5	68.3	48.7	22.9	15.1				
2500	2300	1700	1300	900	300					桑野中井
111.7	97.7	71.4	53.2	33.6	7.6					
2400	2100	1500	1100	700						大井松田
103.9	89.9	63.6	45.4	25.8						
1800	1500	1000	600							御殿場
78.1	64.1	37.8	19.6							
1400	1100	500								沼津
58.5	44.5	18.2								
1000	700									富士
40.3	26.3									
450										清水
14.0										
										静岡
										津



JAFロードサービス隊は、常時24時間体制で万々に備える

東名・名神高速道路

東名高速道路は、上り線・下り線とも大井松田ICと御殿場IC間の都夫良野トンネルをネックに10km以上の渋滞が発生しやすい。とくにリターンのピーク時には30～50kmの渋滞になりそう。また、上り線の豊川IC、三ヶ日ICなどに渋滞が出そう。

名神高速道路は、関ヶ原が降雪しやすいため、道路が積雪するとチェーン規制が行なわれる。このため、関ヶ原ICや大垣IC付近が渋滞する。また、初詣で京都東ICが渋滞する。

伊勢自動車道

伊勢神宮への初詣などで、津IC、久居ICが混雑する。久居ICはゲートが少ないため2～3kmの渋滞が発生しやすい。

渋滞は必至、交通状況を把握しておこう

毎年、年末年始のピークは12月29日と1月4日前後に集中している。昨日本道路交通情報センター調査によると、昨年の年末年始の道路交通状態は、年末の帰省ピークが12月29日(土)から30日(日)、Uターンの帰京ピークが1月3日(木)から6日(日)まで終日、断続的に発生した。

帰京ピークが3日から6日まで分散したのは、仕事始めが4日(金)と7日(月)に分かれたからだ。

今年の年末帰省ピークは、12月最終週末の28日(土)から29日(日)に終日混雑が続く、行楽車両の多い方面では、場所によっては31日(火)まで影響が残るそう。

一般的に年末より年始の帰京の方が集中傾向が予想される。今年は仕事始めの1月4日が土曜日にあたり、

6日の月曜日から出勤する人が多いと考えられるので、4日(土)から5日(日)がピークになるだろう。

この渋滞を避けようと夜通し走るドライバーもいると思うが、昨年1月4日、東名高速道路の上り車線、都夫良野トンネルから原バス停までの42.5kmが、午後9時をピークに翌日の午前11時すぎまで断続的な渋滞となった記録もある。

夜間でも道路がすべてスムーズに走れる訳ではない。しかも冬の夜間は路面凍結もあり、長距離運転は緊張しがちで疲労度も大きい。ドライバーは体調に十分、気を付けたい。

年末年始の交通渋滞は必至です。交通状況の情報を把握することが大切だ。別表Bへ電話をかけることと係員が道路情報を提供してくれるので、

自分の走るコースの交通状況を事前に調べておくようにしたい。

また、別表で普通車の高速道路の料金表と区間距離を掲載した。現在、東京から九州の八代まで、途中の有料道路を乗り継いで約1300km。関越自動車道も全通し高速道路網も次第に充実してきた。

掲載した料金表で、目的地までの費用や距離、所要時間の目安、給油の回数、インタンク数などの判断に役立ててほしい。

さらに道路地図をフルに活用したい。自分の位置や目的地までの道路全体を把握しておくことは、ドライバーの基本のひとつ。縮尺率10万分の1地図は細かな道路まで明記してあるので、混雑時の回避ルートを予め検討しておくことも大切。

別表B 道路交通情報提供電話番号

全国・関東情報	03(264) 1331
北海道情報	011(281) 6511
東北情報	0222(25) 7711
茨城情報	0292(26) 2531
埼玉情報	0488(33) 1133
千葉情報	0472(43) 2311
都内情報	03(581) 7611
首都高速情報	03(553) 9801
神奈川情報	045(212) 1111
新潟情報	0252(83) 5252
長野情報	0262(44) 0011
山梨情報	0552(32) 5000
静岡情報	0542(52) 1111
岡部情報	052(682) 4141
富山情報	0764(32) 2223
石川情報	0762(63) 4541
岐阜情報	0582(72) 3611
関西情報	06(313) 1141
滋賀情報	0775(22) 1141
京都情報	075(431) 1141
兵庫情報	078(371) 1141
鳥取情報	0857(28) 3700
島根情報	0852(21) 3000
岡山情報	0862(25) 5101
中国情報	082(221) 7777
四国情報	0878(34) 3400
徳島情報	0886(22) 3344
愛媛情報	0899(33) 2331
高知情報	0888(66) 1121
九州情報	092(651) 1331
北九州情報	093(582) 1331
佐賀情報	0952(22) 7711
長崎情報	0958(21) 1331
熊本情報	096(382) 8686
大分情報	0975(32) 8888
宮崎情報	0985(25) 2000
鹿児島情報	0992(26) 8400
沖縄情報	0988(66) 4840

主な道路の混雑予想

昭和61年3月までに高速道路の総延長は3720.9kmに達し、車での年末年始の帰省や行楽には、重要な道路になっている。

そして、高速道路や一般道路に車

両が短時間に集中する。さらに真冬のこの時期は、雪積や凍結で交通渋滞に拍車をかけるだけでなく、故障や事故も多発する。

注意してみると、例年、混雑のピ

ークや場所とは意外と似かよっている。そこで、例年のデータから主な道路の予想を立ててみた。ドライバーはプランに余裕をもつなど、心構えを十分に整え安全運転に努めてほしい。

[illegible]

道央自動車道

北海道内の道路は、雪積が少なくてもアイスバーンのため、ノーマルタイヤにチェーン装着しただけでは危険。より安全のため、スノータイヤやスパイクタイヤにチェーンを装着する必要がある。

道央道の交通量は少ないため、大きな混雑はないが、札幌IC～札幌南IC間は一方方向の出入路しかできないので注意。

[illegible]

東北自動車道

年末は、栃木ICから福島付近まで断続的にノロノロ運転となりやすいが、福島から北方面は大きな混雑はない。

年始のＵターンでは那須ICや宇都宮IC付近、そして岩槻、浦和の料金所で渋滞が起こりやすい。盛岡から北は降雪に注意が必要。

札樽自動道

700 24.3	— 20.8	450 14.7	200 3.0	小 樽
600 21.3	— 17.8	400 11.7	朝 里	
350 9.6	— 6.1	錢 函		
200 3.5	手 稻			
札 幌 西				

北海道地方

●道央、札幌自動車道の料金表は19.8頁

交通渋滞は比較的少ないが、夏タイヤの走行は絶対に危陰

北海道の道路は、雪の降る量によつて交通の混雑ぐあい、が左右するが、車で帰省する人はあまり多くなく、道内の車が移動するのが多い。このため、目立った混雑はなさそう。道央自動車道や札幌自動車道も多少、交通量が増える程度。

しかし、札幌市に近い札幌ICと札幌南IC間は、道内初の都市高速道路として北郷IC、大谷地ICの合計4ICがそれぞれ、一方方向の出入路しかできず複雑なので注意が必要。

一般道路は札幌や函館、室蘭などの市内が混雑するが、車が動けなくなるほどではない。

中部地方

●東名高速道路、伊勢、東名阪自動車道の料金は197頁

初詣車で東名道は、三ヶ日トネルが渋滞

年始には、伊勢神宮や豊川稲荷への初詣車両で混雑する。東名高速道路は豊川ICや三ヶ日トンネル付近が渋滞になりやすい。伊勢自動車道は伊勢神宮へ向かう車が多く、久居ICはゲートが少ないので2〜3kmの渋滞。手前の津IC下車がよいが、国道23号線の伊勢市や松阪市では混む。東名阪道は、それぞれ出口の名古屋西ICや亀山ICで混雑が予想される。

東北地方

●東北自動車道の料金表は198頁

東北道は都心から約150km
圏内が混みそう

昨年、年末の帰省で、東北自動車道は事故のため白河、塩原で約8kmの渋滞が発生したほか、大きな混雑はなかった。今年は12月28日頃から混雑が出はじめ、29日がピークとなるが、ノロノロ運転程度で大きな渋滞にはならないだろう。

年始の帰京では、西那須野塩原ICや大谷PAを先頭に約10 kmの渋滞があった。今年の帰京でもこの付近と宇都宮・鹿沼・佐野・藤岡の各ICでも交通量が増えることから渋滞が予想される。

一般的に東北道は、都心から約1

2800	2600	2500	2200	2000	1800	1700	1300	1100	800	680	日立北
11.3	11.3	105.2	94.0	85.6	77.7	69.6	55.2	42.3	30.5	19.0	
2500	2300	2100	1800	1600	1400	1200	900	700	350		日立南太田
105.3	94.5	86.2	75.0	66.6	58.7	50.6	36.2	23.3	11.5		
2300	2000	1800	1500	1300	1200	1000	700	400		那珂	
93.8	83.0	74.7	63.5	55.1	47.2	39.1	24.7	11.8			
2100	1800	1600	1300	1100	900	700	400			水戸	
82.0	71.2	62.9	51.7	43.3	35.4	27.3	12.9				
1800	1500	1300	1000	800	600	450				岩間	
69.1	58.3	50.0	38.8	30.4	22.5	14.4					
1500	1200	1000	700	450	300					千代田石岡	
64.7	43.9	35.6	24.4	16.0	8.1						
1300	1000	800	500	300						土浦北	
46.6	35.8	27.5	16.3	7.9							
1100	800	600	300							桜土浦	
38.7	27.9	19.6	8.4								
900	700	400								谷田部	
30.3	19.5	11.2									
600	350									谷和原	
19.1	8.3										
400										柏	
10.8											

三郷

常盤自動車道

三郷ICの出入口で混雑が予想される。

常盤自動車道

三郷ICの出入口で混雑が予想される。また、年始のUターンで都心へ向かう車が増えた場合、柏ICが本線から出口までの距離が短いため、この付近が渋滞しそう。

50 km の那須付近までが混雑し、それより北方は交通量も少なくなり混雑することはそれほどない。反面、盛岡付近から北は、雪積や路面凍結が多いためので走行には十分に注意が必要。

帰京では高速道路出口の岩根や浦和料金所では、渋滞は避けられないが、記録によると午後2時頃から混み始め、午後5〜7時をピークに午後10時頃まで約4 km にわたって混雑した。従って午前中に高速道路を出るようにすると、比較的スムーズに走れるようだ。

一般道路では、国道49号線の猪苗代湖周辺や50号線の佐野市や笠間市51号線の大洗町などが、初詣で混雑する。4号線も東北自動車道の混雑を避けようとする車で、小山市などで渋滞が発生するかも知れない。

年末年始は、多くの修理工場が休みのため故障の際、頼りになるのはJAF。しかし、ユーザーの事前点検で防げることが多いので、チェックを忘れないようにすることが大切



※この料金表は、関越自動車道と北陸自動車道(上越・新潟黒埼)の連絡乗り入れ料金を表わしたものである。

6000	5800	5600	5400	5200	4900	4700	4600	4400	4200	4000	3800	3700	3600	2800	2700	2500	2200	1800	1700	1300	2600	2300	2100	1800	1600	1100	700	500	新潟黒埼	
299.0	289.6	277.8	269.4	259.6	242.9	229.4	222.2	212.0	206.9	195.6	187.8	173.2	167.9	158.0	132.0	123.5	112.1	94.6	78.1	70.2	54.5	118.4	100.5	89.1	77.2	66.5	42.2	26.9	16.6	
5700	5500	5300	5100	4900	4700	4400	4300	4200	4100	3900	3800	3500	3500	3300	2600	2400	2200	1800	1500	1300	1000	2300	2000	1700	1500	1200	700	350	巻湯東	
282.4	273.0	261.2	252.8	243.0	226.3	212.8	205.6	195.4	180.9	179.0	171.2	156.6	151.3	141.4	115.4	106.9	95.5	78.0	61.5	53.8	37.9	101.8	83.9	72.5	60.6	49.9	25.6	10.3		
5500	5400	5100	5000	4800	4500	4300	4200	4000	3900	3700	3600	3400	3300	3100	2400	2200	2000	1600	1300	1100	700	2100	1700	1500	1200	1000	450	三糸蒸		
272.1	262.7	250.9	242.5	232.7	216.0	202.5	195.3	185.1	180.0	168.7	160.9	146.3	141.0	131.1	105.1	96.6	85.2	67.7	51.2	43.3	27.6	91.5	73.6	62.2	50.3	39.6	15.3			
5300	5100	4900	4700	4500	4300	4000	3900	3800	3700	3500	3400	3100	3100	2900	2100	1900	1700	1300	900	800	400	1800	1400	1200	900	700	350	中之島見附		
256.8	247.4	235.6	227.2	217.4	200.7	187.2	180.0	169.8	164.7	153.4	145.6	131.0	125.7	115.8	89.8	81.3	69.9	52.4	35.9	28.0	12.3	76.2	58.3	46.9	35.0	24.3				
5100	5000	4800	4600	4400	4300	4100	4000	3900	3700	3500	3400	3200	3100	2900	2200	2000	1700	1400	1000	800	450	1300	900	600	350	西山				
259.7	250.3	238.5	230.1	220.3	203.6	190.1	182.9	172.7	167.6	156.3	148.5	133.9	128.6	118.7	92.7	84.2	72.8	55.3	38.8	30.9	15.2	51.9	34.0	22.6	10.7					
5500	5300	5100	4900	4700	4500	4300	4100	4000	3900	3700	3600	3400	3300	3100	2400	2200	2000	1600	1200	1100	700	1000	700	400	柏崎					
270.4	261.0	249.2	240.8	231.0	214.3	200.8	193.6	183.4	178.3	167.0	159.2	144.6	139.3	129.4	103.4	94.9	83.5	66.0	49.5	41.6	25.9	41.2	23.3	11.4						
5700	5500	5300	5100	4900	4700	4400	4300	4200	4100	3900	3800	3500	3500	3300	2600	2400	2200	1800	1500	1300	1000	800	350	米山						
282.3	272.9	261.1	252.7	242.9	226.2	212.7	205.5	195.3	190.2	178.9	171.1	156.5	151.2	141.3	115.3	106.8	95.4	77.9	61.4	53.5	37.8	29.3	11.4							
5900	5700	5500	5300	5100	4800	4600	4500	4400	4300	4100	4000	3700	3600	3500	2800	2600	2400	2100	1700	1600	1200	500	柿崎							
293.7	284.3	272.5	264.1	254.3	237.6	224.1	216.9	206.7	201.6	190.3	182.5	167.9	162.6	152.7	126.7	118.2	106.8	89.3	72.8	64.9	49.2	17.9								
6200	6000	5800	5600	5400	5100	4900	4800	4600	4400	4300	4200	4000	3900	3800	3000	2900	2700	2400	2100	1900	1600	500	上越							
311.6	302.2	290.4	282.0	272.2	255.5	242.0	234.8	224.6	219.5	208.2	200.4	185.8	180.5	170.6	144.6	136.1	124.7	107.2	90.7	82.8	67.1									
5100	4900	4700	4500	4300	4100	3800	3700	3600	3500	3300	3200	2900	2900	2700	1800	1600	1400	1000	700	450	長岡									
244.5	235.1	223.3	214.9	205.1	188.4	174.9	167.7	157.5	152.4	141.1	133.3	118.7	113.4	103.5	77.5	69.0	57.6	40.1	23.6	15.7										
4900	4700	4400	4300	4100	3900	3700	3600	3500	3300	3200	3100	2900	2700	2600	1500	1300	1100	700	300	小千谷										
228.8	219.4	207.6	199.2	189.4	172.7	159.2	152.0	141.8	136.7	125.4	117.6	103.0	97.7	87.8	61.8	53.3	41.9	24.4	7.9											
4700	4500	4300	4100	3900	3700	3600	3500	3400	3200	3100	2900	2800	2600	2400	1400	1200	1000	600	500	越後川口										
220.9	211.5	199.7	191.3	181.5	164.8	151.3	144.1	133.9	128.6	117.5	109.7	95.1	89.8	79.9	53.9	45.4	34.0	16.5												
4500	4300	4000	3900	3700	3400	3200	3100	2900	2800	2700	2500	2200	2100	1900	1800	1500	1300	900	500	小出										
204.4	195.0	183.2	174.8	165.0	148.3	134.8	127.6	117.4	112.3	101.0	93.2	78.6	73.3	63.4	37.4	28.9	17.5													
4200	4000	3800	3600	3400	3100	2900	2800	2700	2500	2300	2100	1800	1700	1500	1400	1100	900	500	六日町											
186.9	177.5	165.7	157.3	147.5	130.8	117.3	110.1	99.9	94.8	83.5	75.7	61.1	55.8	45.9	19.9	11.4														
4000	3800	3600	3400	3200	3000	2700	2600	2400	2300	2100	1900	1600	1500	1200	300	湯沢														
175.5	166.1	154.3	145.9	136.1	119.4	105.9	98.7	88.5	83.4	72.1	64.3	49.7	44.4	34.5	8.5															
3900	3700	3500	3300	3100	2800	2600	2400	2200	2100	1900	1700	1400	1300	1100	400	水上														
167.0	157.6	145.8	137.4	127.6	110.9	97.4	90.2	80.0	74.9	63.6	55.8	41.2	35.9	26.0																
3100	3000	2700	2500	2300	2000	1700	1500	1300	1200	1000	800	450	350	月夜野																
141.0	131.6	119.8	111.4	101.6	84.9	71.4	64.2	54.0	48.9	37.6	29.8	15.2	9.9																	
3000	2800	2600	2400	2100	1800	1500	1300	1100	1000	800	600	250	沼田																	
131.1	121.7	109.9	101.5	91.7	75.0	61.5	54.3	44.1	39.0	27.7	19.9	5.3																		
2900	2700	2500	2300	2000	1700	1400	1200	1000	900	600	450	14.6	赤城																	
125.8	116.4	104.6	96.2	86.4	69.7	56.2	49.0	38.8	33.7	22.4																				
2700	2500	2200	2000	1700	1500	1300	1100	900	700	600	300	500	350	伊波川香保																
111.2	101.8	89.0	81.6	71.8	55.1	41.6	34.4	24.2	19.1	7.9																				
2500	2300	2000	1800	1500	1200	900	700	500	350	250	11.3	前橋																		
103.4	94.0	82.2	73.8	64.0	47.3	33.8	26.6	16.4																						
2300	2100	1800	1500	1300	900	600	450	250	10.1	高崎																				
92.1	82.7	70.9	62.5	52.7	36.0	22.5	15.3																							
2200	2000	1700	1400	1200	800	500	350	250	9.7	高崎																				
87.0	77.6	65.8	57.4	47.6	30.1	17.4	10.2																							
2100	1800	1500	1300	1000	700	350	250	10.8	藤岡																					
80.4	71.0	59.2	50.8	41.0	24.3																									
1800	1600	1300	1100	800	400	200	100	50	8.4	本庄児玉																				
69.6	60.2	48.4	40.0	30.2	13.9																									
1500	1300	1000	800	500	200	100	50	25	7.9	花園																				
56.1	46.7	34.9	26.5	16.7																										
1200	900	600	400	200	100	50	25	12.7	東松山																					
39.4	30.0	18.2	9.9																											
900	700	350	200	100	50	25	12.7	川越																						
29.6	20.2	9.4																												
700	450	200	100	50	25	12.7	所沢																							
21.2	11.9	5.4																												
350	200	100	50	25	12.7	練馬																								
9.4																														

関越自動車道

関越トンネル内がチェーン走行禁止のため、トンネル入口手前の谷川岳PAや土増チエーンベースでチェーンをはずす。また、月夜野ICから湯沢IC間には4カ所の対面2車線区間があるため、渋滞が発生すると予想されている。また、リターン時には、練馬IC出口が混雑する。

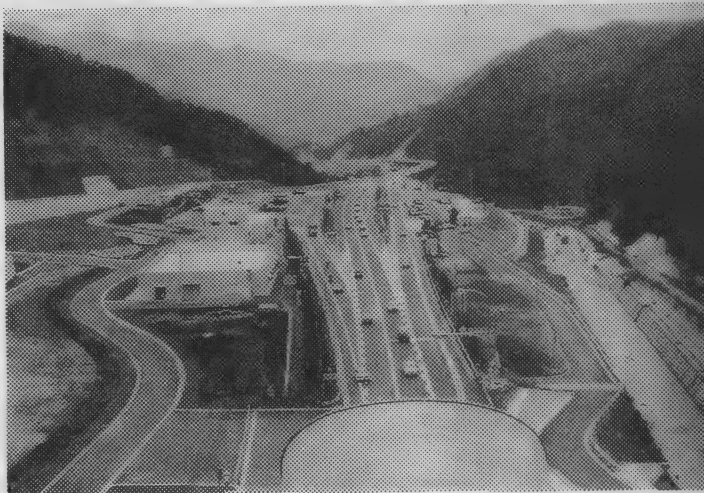
関越自動車道の関越トンネルと谷川岳PA

チェーン走行禁止のため、谷川岳PAとインベースで取外す。

関越自動車道

関越トンネル内がチェーン走行禁止のため、トンネル入口手前の谷川岳PAや土樽チェーンベースでチェーンをはずす。また、月夜野ICから湯沢IC間には4カ所の対面2車線区間があるため、渋滞が発生すると予想されている。また、Uターン時には、練馬IC出口が混雑する。

関越自動車道の関越トンネルと谷川岳PA。トンネル内はチェーン走行禁止のため、谷川岳PAと反対側の土樽チェーンベースで取外す。



上信越地方

●関越自動車道の料金表は200頁
大混雑が心配な関越道の関越トンネル周辺

話題の中心は、昨年10月2日に全通した関越自動車道。練馬ICから新潟黒埼ICまで29.9kmで結ぶ。このため、昨年、新幹線で帰省した客の何割かは、車を利用すると考えられ

この結果交通量が増すと予想される。しかも、この関越道は山岳高速道路といっても過言ではないほど、谷川連峰などの高い山々をぬって走る箇所がある。このため、冬季の雪積や凍結による道路状況が注目されている。

その最大の関心は、全通後初めての冬を迎える全長10・926kmの日本一長い関越トンネルを中心とする一帯。周辺はスキー場も集中してい

全国13カ所で受信できる交通情報専用(AM・i620KHz)のラジオ放送

しかし、放送を聞ける場所は、まだ全国で13カ所と少ない現状だ。路側帯に標示してあり、周波数をAMの1620キロヘルツ(KHz)に合わせることで受信することができる。この通信システムは、今後さらに充実しようとしている。

また、冬季は雪積による渋滞が発生する。雪道での低速走行やチェーンの脱着作業、交通規制などが原因になる。

高速道路の交通状況を知るには、前掲した情報センターに問い合わせることもだが、走行中は電光による情報板(可変情報板)やハイウェイラジオで知るようにしたい。

標示板による道路情報は知られているが、ハイウェイラジオは聞ける箇所が少ないため、まだよく知られていない。

ハイウェイラジオは路側帯ラジオまたは路側放送などともいい、交通情報をラジオで聞くことができる。

路側放送システム受信箇所

6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	高井戸					
337.2	329.1	320.3	315.8	297.7	288.3	251.5	236.0	220.6	205.5	196.0	185.8	172.0	160.0	148.3	131.4	124.4	113.2	105.6	96.3	90.1	93.3	77.6	70.4	45.4	25.8	17.0	7.7	7.7	7.7	7.7			
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
329.5	321.4	312.6	308.1	290.0	280.6	243.9	228.3	212.9	197.8	188.3	178.1	164.3	153.2	140.6	123.7	116.7	105.5	97.9	88.6	82.4	85.6	69.9	62.7	37.7	18.1	500	500	500	500	500	500		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
320.2	312.1	303.3	298.8	280.7	271.3	234.5	219.0	203.6	188.5	179.0	168.8	155.0	143.9	131.3	114.4	107.4	96.2	88.6	79.3	73.1	76.3	60.6	53.4	28.4	500	500	500	500	500	500	500		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
311.4	303.3	294.5	290.0	271.9	262.5	225.7	210.2	194.8	179.7	170.2	160.0	146.2	135.1	122.5	105.6	98.6	87.4	79.8	70.5	64.3	67.5	51.8	44.6	19.6	500	500	500	500	500	500	500		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
281.8	279.6	274.9	270.4	252.3	243.8	206.1	190.6	175.2	160.1	150.6	140.4	126.6	115.5	102.9	86.0	79.0	67.8	60.2	50.9	44.7	47.9	32.2	25.0	7.2	500	500	500	500	500	500	500		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
5400	5300	5200	5100	4800	4700	3600	3400	3100	2900	2700	2600	2300	2100	1800	1500	1300	1100	900	700	600	600	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	
266.8	258.7	249.9	245.4	227.3	217.9	181.1	165.6	150.2	135.1	125.6	115.4	101.6	90.5	77.9	61.0	54.0	42.8	35.2	25.9	19.7	22.9	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
272.0	263.9	255.1	250.6	232.5	223.1	186.3	170.8	155.4	140.3	130.8	120.6	106.8	95.7	83.1	66.2	59.2	48.0	40.4	31.1	24.9	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
5800	5600	5500	5400	5100	5000	4000	3700	3500	3200	3100	2900	2700	2500	2300	2100	1800	1500	1300	1100	900	700	600	600	300	300	300	300	300	300	300	300	300	
287.7	279.6	270.8	266.3	248.2	238.8	202.0	186.5	171.1	156.0	146.5	136.3	122.5	111.4	98.8	81.9	74.9	63.7	56.1	46.8	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6	40.6		
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
5100	5000	4900	4800	4500	4400	3300	3000	2800	2600	2400	2200	1900	1700	1400	1000	900	700	450	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	
247.1	239.0	230.2	225.7	207.6	198.2	161.4	145.9	130.5	115.4	105.9	95.7	81.9	70.8	58.2	41.3	34.3	23.1	15.5	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
5000	4900	4800	4700	4400	4200	3200	3000	2700	2500	2300	2100	1800	1600	1300	900	800	500	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	
240.9	232.8	224.0	219.5	201.4	192.0	155.2	139.7	124.3	109.2	99.7	89.5	75.7	64.6	52.0	35.1	28.1	16.9	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4900	4700	4600	4500	4200	4100	3100	2800	2600	2300	2100	1900	1600	1400	1100	700	600	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
231.6	223.5	214.7	210.2	192.1	182.7	145.9	130.4	115.9	99.9	90.4	80.2	66.4	55.3	42.7	25.8	18.8	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4800	4600	4500	4400	4100	4000	2900	2700	2400	2200	1900	1700	1400	1200	900	500	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
224.0	215.9	207.1	202.6	184.5	175.1	138.3	122.8	107.4	92.3	82.8	72.6	58.8	47.7	35.1	18.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4600	4400	4300	4200	3900	3800	2800	2500	2200	1900	1700	1400	1200	900	700	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
212.8	204.7	195.9	191.4	173.3	163.9	127.1	111.6	96.2	81.1	71.6	61.4	47.6	36.5	23.9	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4500	4300	4200	4100	3800	3700	2600	2400	2100	1800	1600	1300	1000	800	500	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
205.8	197.7	188.9	184.4	166.3	156.9	120.1	104.6	89.2	74.1	64.6	54.4	40.6	29.5	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	16.9	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4200	4100	3900	3800	3600	3400	2400	2100	1700	1400	1200	900	700	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
188.9	180.8	172.0	167.5	149.4	140.0	103.2	87.7	72.3	57.2	47.7	37.5	23.7	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	
6700	6500	6400	6300	6000	5900	4900	4600	4400	4100	4000	3800	3600	3400	3200	2900	2800	2500	2400	2200	2000	2100	1800	1600	1100	500	500	500	500	500	500	500		
4000	3900	3700	3600	3400	3200	2100	1800	1400	1100	900	700	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
176.3	168.2	159.4	154.9	136.8	127.4	90.6	75.1	59.7	44.6	35.1	24.9	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	
6700	6500	6400																															

18700	18500	18400	18200	17900	17500	17200	17000	16700	16400	16000	15500	15300	15300	15000	14800	14500	14200	13900	13400	13000	12600	12400	12000	11900	11400	11000	10700	10400	10100	9900		
1076.1	1063.4	1058.3	1054.0	1038.5	1012.1	994.0	981.3	961.3	944.5	917.5	890.5	874.3	859.7	842.8	827.8	807.7	790.7	760.5	735.7	707.5	695.7	675.2	664.8	653.5	633.3	613.7	593.3	573.5	557.8	543.9		
16000	15700	15400	15200	15000	14800	14500	14300	14000	13700	13200	12800	12500	12600	12300	12000	11800	11400	11200	10700	10300	9800	9600	9300	9100	8900	8600	8300	8000	7600	7400	7200	
914.9	901.6	896.5	892.2	876.0	853.0	832.2	819.5	799.5	782.7	755.7	728.7	712.5	715.3	697.9	681.0	666.0	645.9	628.9	598.7	573.9	545.7	533.9	513.4	503.0	481.7	471.5	451.9	431.5	411.7	396.0	382.1	
13700	13300	13000	12800	12500	12100	11800	11600	11300	11000	10600	10100	9900	9600	9500	9400	9100	8800	8500	8000	7600	7200	7000	6600	6300	6000	5600	5300	5000	4700	4500		
751.2	737.7	732.8	728.5	713.0	686.6	668.5	655.8	635.8	619.0	592.0	565.0	548.8	551.6	534.2	517.3	502.3	482.2	465.2	435.0	410.2	382.0	370.2	349.7	339.3	320.0	288.2	267.8	248.0	232.3	218.4		
10600	10400	10300	10100	9900	9400	9100	8900	8600	8300	7900	7500	7200	7200	7000	6700	6400	6100	5800	5300	4900	4500	4300	4000	3800	3600	3300	3000	2700	2300	2000	1600	
589.2	575.9	570.8	566.5	551.0	524.6	506.5	493.8	473.8	457.0	430.0	403.0	386.8	389.6	372.2	355.3	340.3	320.2	303.2	273.0	248.2	220.0	208.2	187.7	177.3	166.0	145.8	126.2	105.8	86.0	70.3	56.4	
9900	9700	9400	9100	8900	8600	8300	8000	7700	7400	7000	6700	6400	6100	5800	5300	4900	4500	4300	4000	3800	3600	3400	3300	3100	2800	2400	2000	1600	1200	900		
562.6	549.3	544.2	539.9	524.4	498.0	479.9	467.2	447.2	430.4	403.4	376.4	360.2	363.0	345.6	328.7	313.7	293.6	276.6	246.4	221.6	193.4	181.6	161.1	150.7	139.4	119.2	99.0	79.2	59.4	43.7	29.8	
9900	9700	9400	9100	8900	8600	8300	8000	7700	7400	7000	6700	6400	6100	5800	5300	4900	4500	4300	4000	3800	3600	3400	3300	3100	2800	2400	2000	1600	1200	900		
553.2	539.9	534.8	530.5	515.0	488.6	470.5	457.8	437.8	421.0	394.0	367.0	350.8	353.6	336.2	319.3	304.3	284.2	267.2	237.0	212.2	184.0	172.2	151.7	141.3	130.0	109.8	90.2	69.8	50.0	34.3	20.4	
9900	9700	9400	9100	8900	8600	8300	8000	7700	7400	7000	6700	6400	6100	5800	5300	4900	4500	4300	4000	3800	3600	3400	3300	3100	2800	2400	2000	1600	1200	900		
544.0	532.7	527.6	523.3	507.8	481.4	463.3	450.0	430.0	413.8	386.0	359.8	343.6	346.4	329.0	312.1	297.1	277.0	260.0	229.8	205.0	176.8	165.0	144.5	134.1	122.8	102.6	83.0	62.6	42.8	27.1	13.2	
9500	9300	9000	8700	8400	8100	7800	7500	7200	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500		
532.8	519.5	514.4	510.1	494.6	468.2	450.1	437.7	417.4	400.6	373.6	346.6	330.4	333.2	315.8	298.9	283.9	263.8	246.8	216.6	191.8	163.6	151.8	131.3	120.9	109.6	89.4	69.8	49.4	29.0	13.9		
9300	9100	8800	8500	8100	7800	7500	7200	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500		西宮	
518.9	505.6	500.5	496.2	480.7	454.3	436.2	423.5	403.5	386.7	359.7	332.7	316.5	319.3	302.0	285.0	270.0	249.9	232.9	202.7	177.9	149.7	137.9	117.4	107.0	95.7	75.5	55.9	35.5	15.7			
9000	8800	8500	8300	8000	7700	7500	7200	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500		川	
503.2	489.9	484.8	480.5	465.0	438.6	420.5	407.8	387.8	371.0	344.0	317.0	300.8	303.6	286.2	269.3	254.3	234.2	217.2	187.0	162.2	134.0	122.2	101.7	91.3	80.0	59.8	40.2	19.8		池野社		
8700	8500	8400	8200	7900	7700	7500	7200	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500		福崎	
483.4	470.1	465.0	460.7	445.2	418.8	400.7	388.0	368.0	351.2	324.2	297.2	281.0	283.8	266.4	249.5	234.5	214.4	197.4	167.2	142.4	114.2	102.4	81.9	71.5	60.2	40.0	20.4					
8400	8200	8100	7900	7600	7400	7200	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500			山崎	
463.0	449.7	444.6	440.3	424.8	398.4	380.3	367.6	347.6	330.8	303.8	276.8	260.6	263.4	246.0	229.1	214.1	194.0	177.0	146.8	122.0	93.8	82.0	61.5	51.1	39.8	19.6						
8100	7900	7800	7600	7300	7100	6900	6600	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500				佐用	
443.4	430.1	425.0	420.7	405.2	378.8	360.7	348.0	328.0	311.2	284.2	257.2	241.0	243.8	226.4	209.5	194.5	174.4	157.4	127.2	102.4	74.2	62.4	41.9	31.5	20.2							
7700	7500	7400	7200	7000	6700	6500	6200	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500					美作	
423.2	409.9	404.8	400.5	385.0	358.6	340.5	327.8	307.8	291.0	264.0	237.0	220.8	223.6	206.2	189.3	174.3	154.2	137.2	107.0	82.2	54.0	42.2	21.7	11.3								
7500	7300	7200	7000	6800	6500	6300	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500						津山	
411.9	398.6	393.5	389.2	373.7	347.2	329.1	316.5	296.5	279.7	252.7	225.7	209.5	212.3	194.9	178.0	163.0	142.9	125.9	95.7	70.9	42.7	30.9	10.4									
7200	7000	6900	6700	6500	6200	6000	5700	5400	5100	4800	4500	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500							院庄	
401.5	388.2	383.1	378.8	363.3	336.9	318.8	306.1	286.1	269.3	242.3	215.3	199.1	201.9	184.5	167.6	152.6	132.6	115.6	85.6	60.6	33.3	20.5										
7000	6800	6700	6500	6300	6000	5800	5500	5300	5000	4700	4400	4100	3800	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500							落合	
381.0	367.7	362.6	358.3	342.8	316.4	298.3	285.6	265.6	248.8	221.8	194.8	178.6	181.4	164.0	147.1	132.1	112.0	95.0	64.8	40.0	11.8											
6600	6400	6300	6100	5900	5600	5400	5100	4800	4500	4100	3700	3400	3100	2800	2500	2200	1900	1600	1300	1000	700	400									北房	
369.2	355.9	350.8	346.5	331.0	304.6	286.5	273.8	253.8	237.0	210.0	183.0	166.8	169.6	152.2	135.3	120.3	100.2	83.2	53.0	28.2												
6400	6200	6100	5900	5700	5400	5200	4900	4700	4400	4100	3700	3400	3100	2800	2500	2200	1900	1600	1300	1000	700	400									新見	
341.0	327.7	322.6	318.3	302.8	276.4	258.3	245.6	225.6	208.8	181.8	154.8	138.6	141.4	124.0	107.1	92.1	72.0	55.0	24.8													
6200	6000	5900	5700	5500	5200	5000	4700	4400	4100	3700	3400	3100	2800	2500	2200	1900	1600	1300	1000	700	400										東城	
315.2	302.9	297.8	293.5	278.0	251.6	233.5	220.8	200.8	184.0	157.0	130.0	113.8	116.6	99.2	82.3	67.3	47.2	30.2														
5500	5300	5200	5000	4700	4400	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500														庄原
284.0	272.7	267.6	263.3	247.8	221.4	203.3	190.6	170.6	153.8	126.8	99.8	83.6	86.4	69.0	52.1	37.1	17.0														三次	
5200	5000	4900	4700	4400	4200	3900	3600	3300	3000	2700	2400	2100	1700	1400	1100	800	500															高田
269.4	255.7	250.6	246.3	230.8	204.4	186.3	173.6	153.6	136.8	109.8	82.8	66.6	69.4	52.0	35.1	20.1																
4900	4700	4600	4400	4200																												

カタログを読むための

自動車用語 車種別 辞典

No.11 ホンダ・レジェンド 解説／中村孝仁

にさらに熟成を加え、

を投入、見事なまでの軽量・コンパクトに

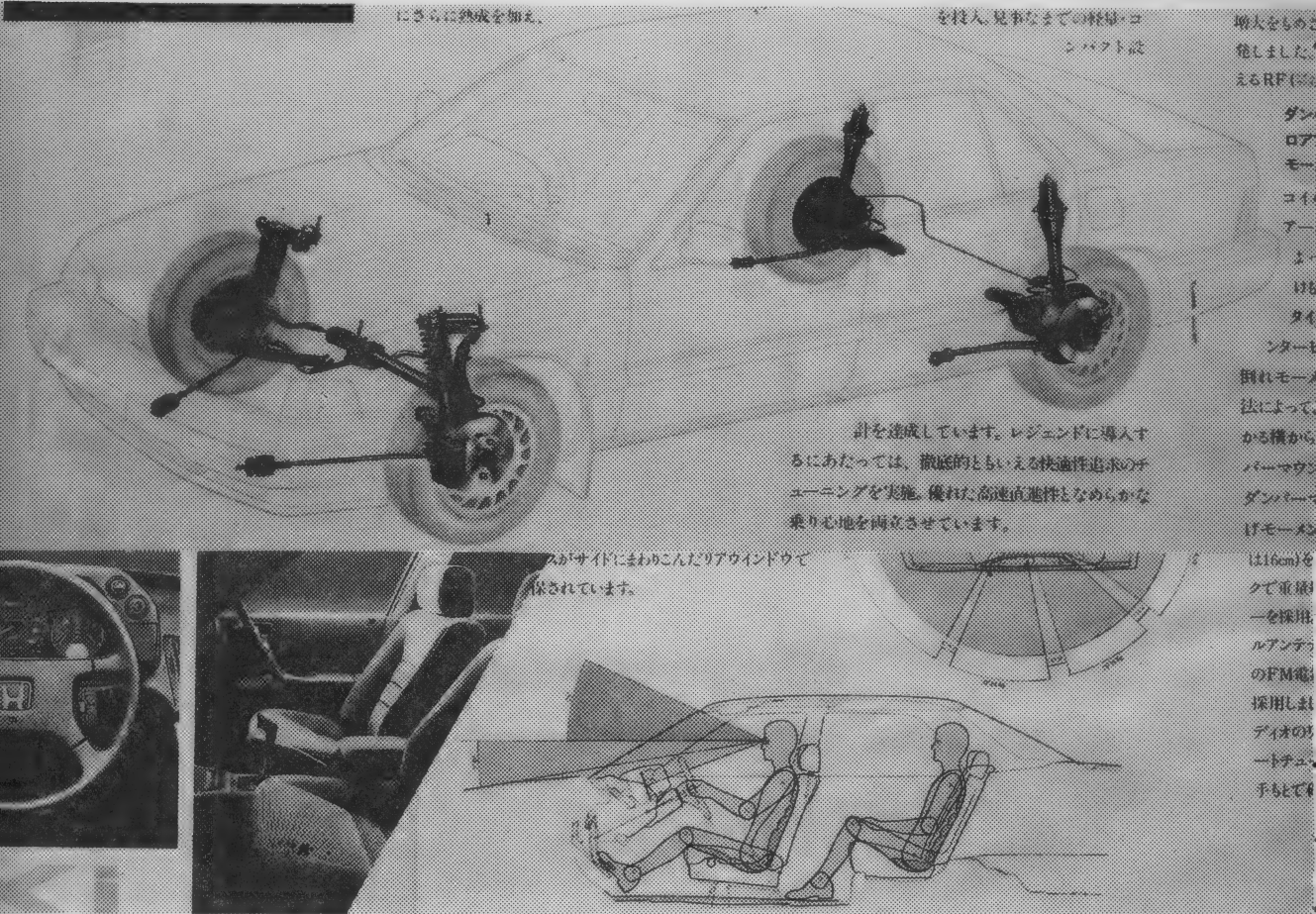
増大をもちこ
免しました。
えるRF(32)

ダン
ロブ
モー
コイ
アー
よ
い
タイ
ンター

倒れモーメ
法によって、

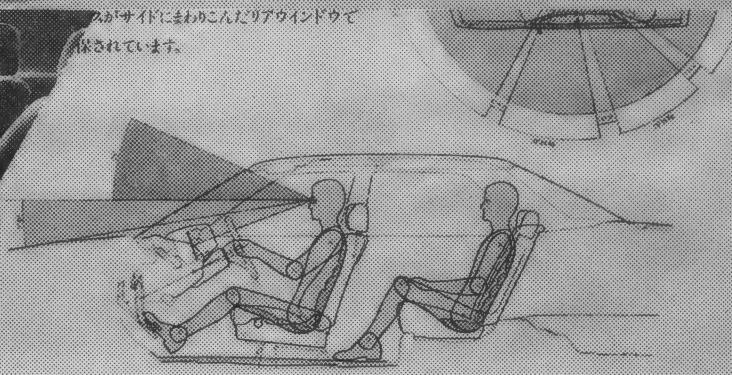
から横から
ハイマウン
ダンパー
げモーメン

は16cm)を
くて重積
一を採用
ルアンチ
のFM電
採用し
ディオの
ートチェ
手として



計を達成しています。レジェンドに導入するにあたっては、徹底的ともいえる快適性追求のチューニングを実施。優れた高速直進性となめらかな乗り心地を両立させています。

スがサイドにまわりこんだリアウィンドウで保われています。



ホンダが作り上げた初の高級ミドルクラスサルーン、レジェンド。我国の乗用車としてはクラウン、セドリックと並ぶ大型車だ。いわば未知への領域へ参入したホンダの技術は、はかり知れないものがある。とくに新開発のV型6気筒エンジン、あるいは剛性について極めて入念な検討がなされたホンダ初の3ナンバークラスのボディなど、従来クラウン、セドリックが築いた高級車の雰囲気とは趣きを異にする仕上りが特長だ。



●ライズアップ式フルコンシールドワイパー

フルコンシールドワイパーというのは、普段ワイパーを使用しない時、フロントボンネットとウインドウの間に谷間を作り、その中に落とし込んでしまい、見えなくしたものを言う。セミコンシールドタイプというのがあるが、こちらの方はワイパーの支点だけを見えないようにしたかたちのものだ。

ライズアップ式というのは、このフルコンシールドタイプで格納されている時、ワイパーのゴムがウインドーと直接触れないようにしたタイプのもので、ブレードの劣化をふさぐようになっていっているものだ。

●リア3点式ELRシートベルト

昨年の9月から高速道路上でシートベルト装着が義務づけられるようになったが、そもそもシートベルトをクルマにとり付けるようになったのは安全対策で有名なボルボが最初で、1959年のことであった。

現在では、我国のほとんどのクルマが、3点式のシートベルトをフロントシートに装着しているが、何故かリアシートはこれまでは一部の車種をのぞき、2点式のみが採用されてきた。今回レジェンドにはリアにも、3点式ELRシートベルトが採用され、これは極めてエポックメーキングなことだ。

ELRは緊急自動ロック装置のこととて、一定以上の力が加わると自動的にそれ以上のびないようにロックされるもの。ベルトをかける前に、アンカーを持って思い切り引っ張ってみるとその効果のほどが良くわかる。

●アイドルコントロールシステム

アイドルとは、エンジンをかけた状態でアクセルを踏まずに回転しているエンジンの状態だが、これをコンピュータによりきめ細かに制御し、いかなる状態でも常に一定の回転数でまわるようにコントロールする

●スプリングシート

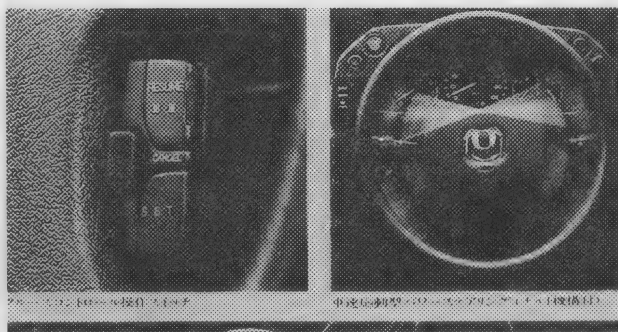
着座した時のすわり心地耐久性を考慮して用いられたのが、このスプリングシートだ。フォームドワイヤースプリング、バームロック(ヤシの実の繊維)、高弾性ウレタンフォーム等を組み合わせたもので、従来からあるウレタンクッションのもの

るのが、アイドルコントロールシステムだ。これによって不要な燃料消費をおさえることが可能となっている。

●車速応動型パワーステアリング

車重の重いクルマでは、普通のステアリングだと、極低速やすえ切りの際、フロント部の重さをもろに受けてしまい、車庫入れや駐車時などに、ひと汗かかされることが良くある。そこで、油圧を用いてこのハンドル操作を楽になるようにしたシステムのことを、パワーステアリングと呼ぶ。ただ、極低速でちょうど良

より、耐久性が高く、へたりが来ない。このスプリングシートは、メルセデス・ベンツにも使用されている。

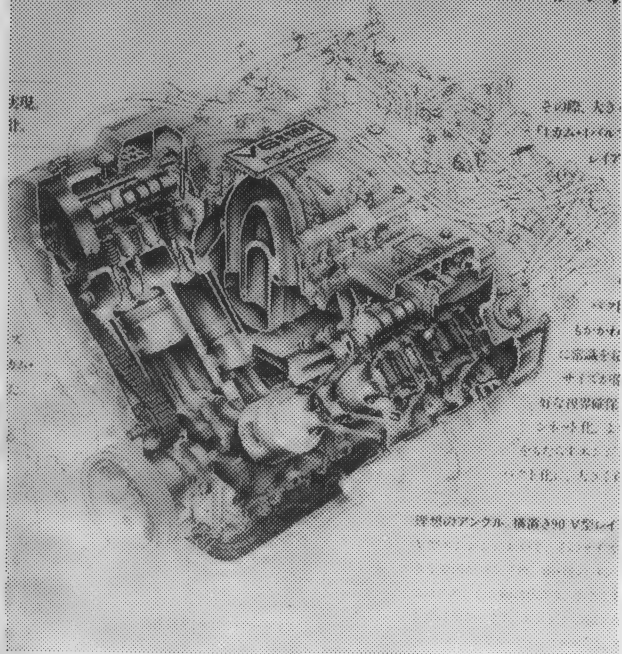


●キーレスエントリ

通常ドアのロックはキーを使用するが、これを赤外線を用いてドアロックの施錠、解錠をするもので、錠穴を探さずにすむため、暗いところや、大きな荷物を持っているときなどは大変に重宝する。

い重さのステアリングでは、高速時にはむしろ軽すぎ、うまく直進を保つことができない。そこで、車速に応じてこのパワーアシストの量を調節したタイプを、車速応動型パワーステアリングという。これは本田技研でこのように呼ぶもので、車速感応型などと呼ばれるものもある。

新《シルブ・1カム・4気筒V型6気筒》

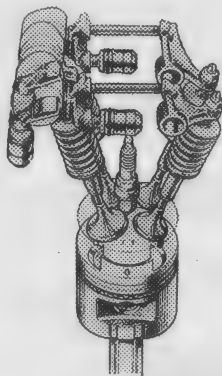


●1カム4バルブエンジン
最近のエンジンは高性能化がすすみ、ツインカム4バルブエンジンなど常識化してしまった感がある。ツインカムなら当然カムシャフトが2本あるわけで、排気側と吸気側がそれぞれ独立したカムシャフトを持っている。V型エンジンの場合エンジンヘッドは2つありDOHCの場合は4カムとなるのが本当だ。レジェンドの場合、表現は違うが1カムということは、要するに各バンクに1本のカムシャフトが通るSOHCなのである。しかもこの1本のカムシャフトで実に12個のバルブを駆動しているのだから、これは大変だ。そ

の理由は、ひとつはエンジンを極力軽く作るというところから出たものだが、もうひとつエンジンをコンパクトにするという大きな理由があるからだ。
そのシステムは、まず吸気側はカムが直接スイングアームを押して駆動する。次に排気側は、シリンドラーヘッド上を慣通するプッシュロッドをカムによって押されたスイングアームが押し、それがカムの位置と反対側にあるロッカーアームを押すという複雑な機構を持つ。しかしながらDOHCヘッドよりは、はるかにコンパクトに仕上がっているのだ。

●90度V型レイアウト

V型エンジンの場合、直列エンジンとは異なり、ピストンの動く方向が一定でない。従って左右のピストンが等間隔で爆発しない限りバイブレーションが出るのだ。そこでレイアウトに採用したのが、90度V6だ。90度では本来6気筒は等間隔爆発をしないが、クランクシャフトのクランクピンを30度オフセットすることで各気筒の爆発間隔を120度位相の等間隔にしている。

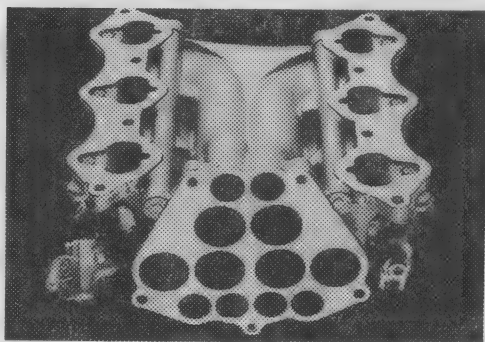


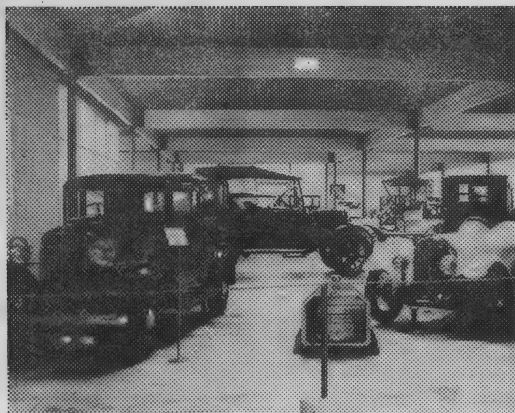
●複合制御吸気システム

マルチプル・アスビレーション・コントロールシステムとも言うのだが、吸気マニホールドの管の長さを、エンジンの回転数に応じて自動的に切り換える吸気コントロールシステムだ。3500rpmまでは吸気慣性効果を利用できる長い吸気管を、それ以上では太く短いマニホールドを使って、ガスを一気に送り込むようにできるもので、全域にわたってゆとりのパワーを生み出してくれる。

●NVH

カタログにも書いてあるが、Nはノイズ、Vはバイブレーション、そしてHはハーシュネスという意味だ。ノイズとバイブレーションはわかりだと思うのでハーシュネスについて説明する。この言葉はロードインプレッションなどを読むとよく出て来るが、いわゆる粗さのことでいちばん良く使われるのは、高速道路などで、不整路面や継ぎ目を越えた時、ボディをゆするバツンと来るヤツがこのハーシュネスとよばれるものだ。一般的に足回りを固めればこのハーシュネスが出易いが、操縦性が良くなる。その妥当点がクルマの性格を決定するコンセプト上の重要なポイントにもなるのだ。





オータレン自動車博物館展示フロア

クルマ誕生100年記念企画

世界の クルマ産業 発達史

第11回

ベルギー編

クルマ産業の誕生

ベルギーにはロレーヌ地方で採掘される石炭と鉄鋼石があったため、イギリスに端を発した産業革命に歩調を合わせる事ができた。また、ベルギーには1835年、ヨーロッパ大陸では初期に鉄道を敷設した実績があった。

こうしてドイツ製内燃機関を利用して、フランスに起ったクルマ産業は、工業国として成熟していたベルギーにただちに派及する結果になった。

数少ない先進的な試みは別にすると、ベルギーで最初に商業ベースで作られたクルマはマリネーズの鉄道機器の製造会社で作ったビンケである。エンジンはドイツから輸入されたベンツ製が搭載され、最初の2台——エンジン駆動のベエローチエタイブ大型馬車——は、1895年1月に公開された。

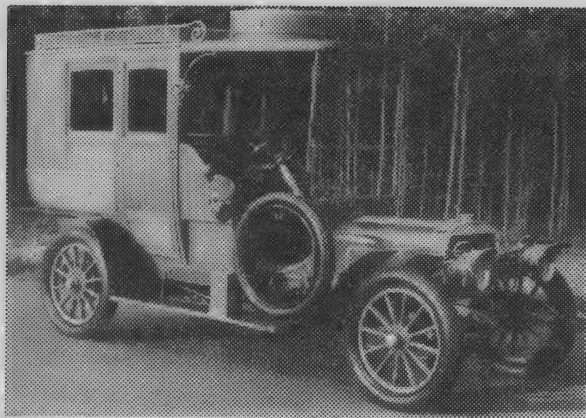
クルマがヨーロッパで生まれてから100年の月日が経過。これを機会に、国際自動車連盟(FIA)では、世界各国の自動車クラブに呼びかけ、1900年頃から第2次世界大戦の始まる1940年頃までの、各国ごとのクルマ発達史を集めることになった。

しかし、ビンケはバイバー(後出)同様に家内手工業品の域を出なかった。やがて、1897年になると Monceau eur Sable de の鉄道機器メーカー、ジェルマンがルヴァソール婦人からタイムラーの特許を買い、1898年7月7日、初のジェルマンが工場で完成した。この日こそ、本当の意味でベルギーのクルマ産業生誕の日となった。

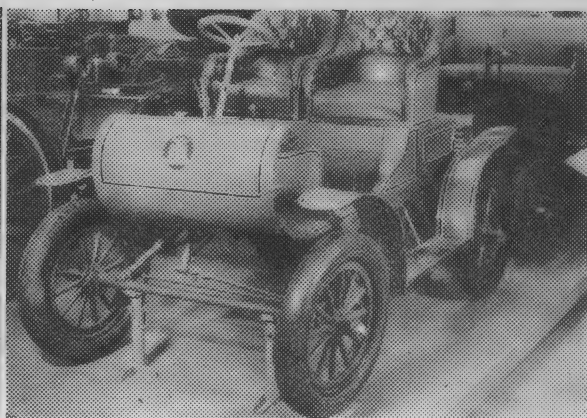
この日を境にして、クルマ生産に係わる産業は活発な動きを見せるようになった。大企業、あるいはFN(後出)やナガン・デリンのような自転車メーカーまでがクルマ生産にふみきり、ベルギーのクルマ工業は一気に開花するのである。

1900～1914年まで

この期間はベルギーのクルマメーカーにとって、まさに黄金



フォンドユ1906



エクセルシア1904

期と呼べる時代だった。

数多くのベルギーのクルマメーカーは、技術・材料のふたつの面から見ても、高品質なクルマを生産し続けた。質の高い労働力がその背景にあり、なおかつ近隣諸国にくらべて賃金が安いのもベルギーの特徴だった。これらのことから判るようにベルギー製のクルマは価格競争のうえで、おおいに優利な立場になった。

第一次世界大戦前、自由貿易は全盛を誇り、あらゆるものが国から国へと流れ、関税にしても極めて安く設定されていた。そんななか、ベルギーは世界各国にクルマを供給することができると、輸出大国としての骨格をかためていった。もっとも、輸出市場はベルギー製自動車の高品質と低価格が大いに歓迎されたイギリスを中心に、英国領が主なところだった。当時総生産台数のじつに3/4が輸出されていたのだから、ベルギー自動車産業の基本的形態が判かるというものだ。

1919～1929年まで

しかし、第一次世界大戦はベルギーのクルマ産業に決定的な打撃を与える結果になった。ほとんどの工場は閉鎖され、破壊された。のちに平和がおとずれても、自動車メーカーにみあうだけの工場は存在しなかった。

そのうえ、工場没収に輪をかける最悪の事態がおきた。輸出を大幅に規制しようとする1919年の保護貿易主義の台頭と関税障壁の実施である。

このように、ベルギーの産業全体は大いなる展望を見せた初期とは裏腹に、海外市場の制限と国内市場の鈍化のあおりを受け、大量生産規模に戻すことすら、かなわない状態にあった。結局、いくつかの企業の統合・合併が試みられたが、決定打にはなりえず、1929年の恐慌を乗りきることができなかった。

1930～1940年まで

1930年代初頭、多くの国でクルマにとって重要な技術革新が行なわれた。独立懸架の登場、前輪駆動の生産車への応用、スチールボディの採用である。

しかし、1920年代末期の恐慌で瀕死の状態におちいったベルギーは、ほかの国で進む技術革新についていく力はなかった。大戦前までに築き上げたベルギー独特の国内産業は、序々に利益は生み、安いが技術的には見るべきものがない、組み立て工場と化していくことになる。

大手メーカー、ミネルヴァ

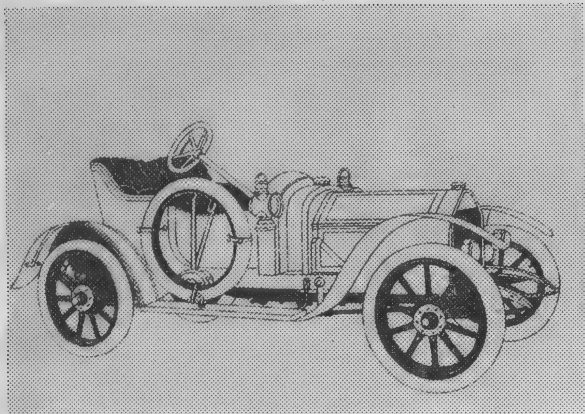
1897年シルヴェン・ド・ヨンクは自動車メーカー、ミネルヴァをアントワープに設立した。1899年、クルマの試作を続けながら、2輪車の生産にふみ切った。クルマの生産は少し遅れて、1904年末に2、3、4気筒エンジンを搭載した、チェーン駆動で強化木製シャーシを備えた3種類のモデルで始められた。さらに翌年には、パイプフレームの超軽量車、ミネルヴァットを加えた。

1905年、同社は500台のクルマと250台のミネルヴァットを生産。1907年に至っては、堂々とした6気筒モデルが加わった。これを機に、同社はアルネデスレウスに4台を参加させ、大成功を収めた。

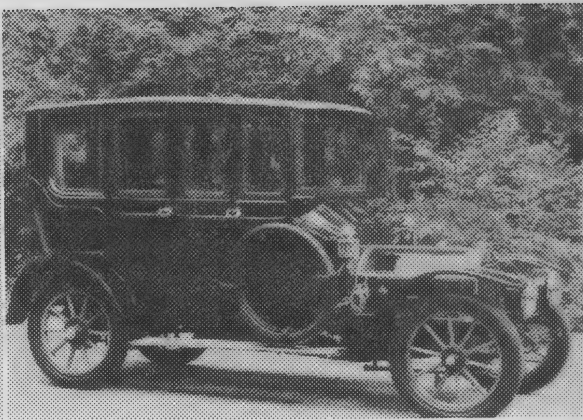
快適性と静粛性を重んじるミネルヴァ社は、1908年バルプレス・エンジンの特許を取得する。ナイトエンジンと呼ばれるこのバルプレスエンジンは、二重構造のシリンドラスリーブをもち、その年の終りのバリオートショーには早くも38馬力のナイトエンジンを搭載したクルマが展示された。

ナイトエンジン搭載第一号の成功に加え、1910年には全てのモデルがバルプレス・エンジンを搭載するようになった。

ミネルヴァは1912～1914年にかけて、多くのレースに出場、数々の好成績を収めた。たとえば、スウェーデン・インターララー、ロシア皇帝杯ラリー、オーストリア・アルプスラリー、それに1912年のベルギーグランプリと1914



F.N. 1910



F.N. 1908

年のブリティッシュ・ツーリスト・トロフィーが代表的なものである。

その後ヨーロッパは大戦下にさらされる。ミネルヴァの工場は没収され、シルヴェン・ド・ヨンクと彼のスタッフは大戦後のミネルヴァの製造準備にオランダに渡るようになった。

実際、1919年に生産は再開され、2種類の新型車が発表された。ともにバルブレスのナイトエンジン搭載の4気筒20馬力モデルと6気筒30馬力モデルである。乗り心地を向上させるために、リアサスペンションにはカンチレバースプリングが新たに採用された。30馬力モデルは国内・海外を問わず、有名コーチビルダーがボディを架装することもあった。

1920年初め、ミネルヴァの輸出台数はいぜん好調を保ち、同時に、非常に高い評判を博した。この年、15馬力モデルがラインナップに加えられた。

1922年頃、ミネルバは彫刻家ビエール・デ・ソエト作のラジエターにつけるエンブレム——有名なミネルバの顔——をいただき、以後の生産車のマスコットになった。

同社のボディ架装工場が1925年、モートセンで稼動を始めた。この年の年間総生産台数は2500台にのぼった。

1927年、ミネルヴァは高級モデルに加えて廉価版を追加した。2リッター6気筒12馬力のこのモデルはベルギー国内で販売台数を伸ばしているアメリカ製への対抗策だった。しかし、丈夫ではあったが重すぎ、性能は高くなかった。

1929年、ミネルヴァは同社の歴史のなかで最高の8気筒40馬力モデルを発表するが、一方で世界恐慌はミネルヴァの自動車メーカーとしての機能を停止させる勢いであった。

しかし、国と銀行の努力のかいあって、ミネルヴァ自体は1934年まで存続する。

その後、1935年にミネルヴァはマセウ・ロガン伯爵のインペリアル自動車に吸収された。従って、その間に旧態化していたものの従来のモデルを生産することはできた。そして、1940年までは、バス・トラック部門にも進出するのである。

大戦後、ミネルヴァは数種類の商業車を生産、のちにランドローバーのライセンス生産も行なったが、1950年末に倒産

するに至るのである。

インペリア

モーターサイクルやクラシックカーを生産していたアドリアン・ビエドブウフの手によって、1904年、インペリア自動車が生産した。

1908年、インペリアはクルマ産業全盛で、市場に新型車があふれていたネッソンボックスにある旧バイパー自動車の工場を買収した。そして、スバのレースやオステンドレース、ガIRONなどの数々のモータースポーツに参加、カーメーカーとしての基盤を作りつつあった。

しかし、1912年、ビエドブウフはインペリア工場をヘイで自動車を生産していたジュール・スプリングウエルに売却。

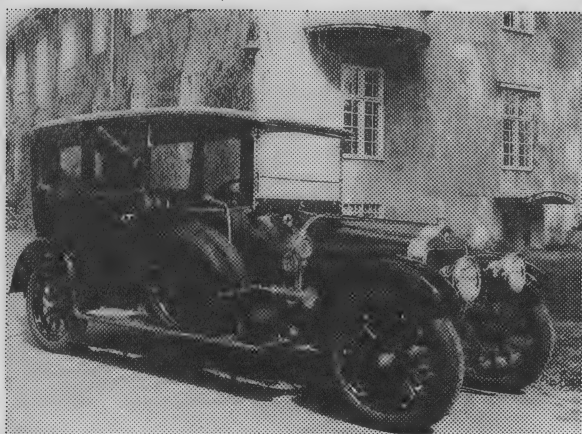
1913年、元イスパノ自動車代理店のスペイン人、フランシスコ・アバダルがインペリア自動車を手に入れ、これに目をつけたイスパノ・アルフォンソ13世が、スペインで「アバダール」の名称で販売することになった。

その後大戦に入り、工場は閉鎖された。休戦後、工場は若い財界人、マセウ・ロガン伯爵に買収され、1923年まで少数の大戦前のモデルを作った。

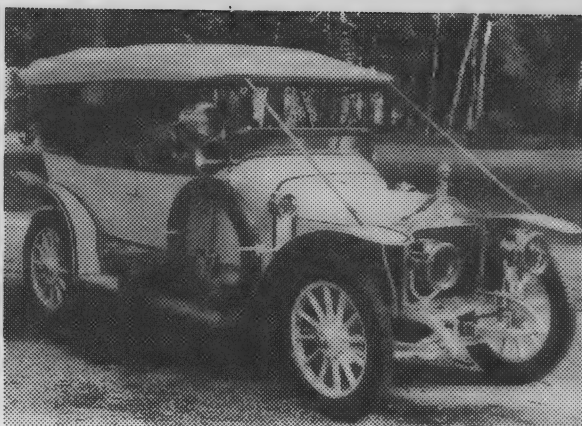
しかし、ロガン伯爵は大型モデルの生産は商業ベースに乗らないとし、1923年コーチャード社と共同でバルブレス・エンジンを搭載した小型汎用車の生産にふみ切った。このバルブレス・エンジンはミネルヴァのそれとは異なり、サイドバルブを使用していた。

このモデルはモータースポーツで数々の実績を残したように非常に高性能だった。オオストメイル、フランコルシャン、モンテカルロなどが、その参加した代表的なイベントである。その後、同型の6気筒モデルが加えられた。

1920年代の終り、有能なビジネスマンでもあったロガン伯爵はベルギー国内の他メーカー、ナガン、メトラジック、エクスセルシアを吸収合併。しかし、1929年の恐慌はこれらの会社を再組織させ、十分に活用することを妨げたばかりでなく、



ミネルヴァ1913



ミネルヴァ1911

FN

インペリアそのものにも、打撃をあたえることになった。ロガン伯爵は売るために新型車を開発する必要があるが、それができず、前輪駆動車アドラーの特許を購入することにふみ切り、1934と1940年の間、生産を続けた。

第二次大戦後、インペリアはアドラーの生産を1949年まで続けた。その後は、工場は生産工程を省き、イギリスから供給されるパーツを組み立てるアッセンブリー工場への道をたどることになる。

1900年、ヘルスタルの有名なフアブリック・ナショナル社が2気筒エンジン搭載の軽量なクルマの生産を始めた。しかし、1902年には捌ききれない2輪車の注文生産のため、一時的にクルマの生産を中止する。しかしながら、1905年に工場が拡大されるとクルマの生産を再開、ロケット・シュナイダーのパテントによる大きなチェーンドライブ・モデルを手始めに、次に自社製の高品質で簡素な小型モデルの生産を開始。

大戦後、ヘルスタルの工場は *Société Generale* に買収される。当初は2輪車の生産だけを行っていたが、1920年には14年製をベースにしたモデルが少量生産されるようになった。

1923年末、FNは同社のモデル中最高の評価を受けることになる「20世紀モデル」を発表する。1300と呼ばれるそのモデルはブッシュロッド式4気筒エンジンを搭載、そのスポーツタイプは1925、26年のスバ・フランコルシヤンにおいて国王杯を獲得する。その後、FNはより洗練された1300モデルを生産、1930年末にはアメリカ製と見まがう8気筒モデルをも市場に投入した。

1933年、同社はプリンス・パウドインという名のオール鋼製ボディモデルを製作した。

1935年、FNにとって不運なことにベルギーはアメリカ合衆国と通商協定を結んだ。部品の輸入関税を大幅に引き下げ、ノックダウン生産主体の工業を起こそうと言うのであった。この結果、FNは関税率引き下げに対応できず、1935年末ク

ルマの生産を停止するのである。一方で2輪車とトラック生産が好調だったのは皮肉である。

エクセルシア

1904年、エンジニアのアーサー・デ・コニンクは極めて小さい規模ながらも強化木製シャーシにアスターエンジンを搭載したクルマの生産を始めた。1909年、発展を続けた同社はサベンテムにあるベルジカの跡地に広大な工場をかまえるに至った。

当初4気筒モデルの生産が始められたが、1910年には6気筒モデルが加えられた。生産は好調で、この成功はエクセルシアの名称を一躍高める結果となった。

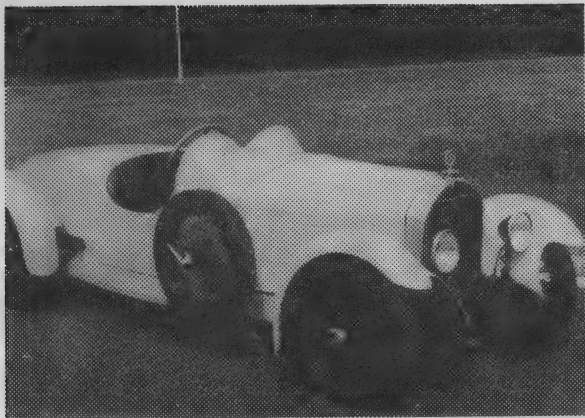
第一次大戦後にはエクセルシアは6気筒モデルのみに生産をしほることになる。このモデルの最大の焦点は、技術的な新しさと完璧な製作技術だった。コニンク自身のデザインによるアデックス特許のブレーキが4輪に装着されており、サスペンションの動きにかかわらず、つねに同じ制動力を規制するスタビライザーがある。

1923年から同社のエンジンはCHC機構を取り入れ、性能は飛躍的に向上した。1926年エクセルシアは *Circuit des Routes Paves* に勝ち、1927年にはフランコルシヤン24時間レースにも勝利をおさめた。すぐれたロードホールディングが勝ち得たものだった。しかし、その後同社はインペリア自動車に吸収されることになるのである。

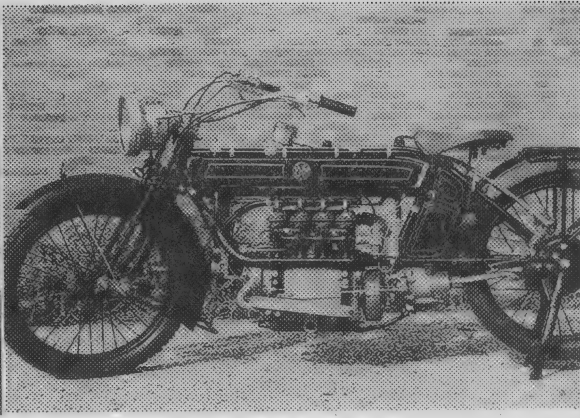
そのほかのメーカー

実際の生産には移されなかったベルギー製のクルマの数は、トラックや試作車を含むと約140にものぼる。ここではいくつかの重要なモデルに触れてみたい。

ジュルマンはベルギーで最初に工場規模でクルマを生産した会社である。しかもダイムラーの特許を使用、パナールをベースにしたクルマを生産した最初のメーカーであるばかりでな



F.N. スポーツタイプ1928



F.N. 二輪車1921

く、1904年には早くも完全な自社モデルを生産、1906年には Round Radiator Chainless を登場させた。1914年には、2種のバルブレス・エンジン搭載車を含む7機種を生産、ベルギー国外でも高い評価をばくしていた。しかし、大戦後の生産は戦前にまで復旧することはなかった。二十世紀初め、1913年までターナー・ミエッセの名称でイギリスで生産されていたのを除くと、ミエッセはブリュッセルで最初の蒸気自動車のメーカーである。もちろん、その後内燃機関が加わり、1920年代初頭にはOHC8気筒エンジンを搭載した。乗用車の生産が停止した1927年以降もミエッセはトラックやバスの生産を続けた。

メトラジークは1914年まで高品質なクルマを生産していたメーカーとして有名である。とくに1908年以降に作られた空力的に洗練された特徴的なラジエーターを持つモデルはベルギー国外で評価が高く、ドイツではバークマン・メトラジークの名で生産された。大戦後、1919年に生産は再開され、1923年には高性能の2リッターモデルが登場したが、会社自体は1927年、インペリアに吸収されることとなった。

ナガンはリエージュにあった有名な兵器メーカーで1900年にゴブロン・ブリリエのライセンスで自動車生産を始めた。その後、1907年になると自社製のモデルの生産に移り、かつ1914年のリオングランプリで大活躍したDOHCエンジン搭載のレーシングカーも制作した。

インペリアに吸収される20年代終わりまで、ナガンは4気筒と6気筒モデルの生産を続けた。

パイプ自動車は十九世紀末に登場、1905年以降は画期的なOHC半球型燃焼室を持つエンジンを搭載した。パイプは数々のレースで好成績をおさめたが、大戦後も一般乗用車の生産は回復しなかった。もともとトラックや他のクルマの生産は続けられた。

小型車の分野で抜きんできていたビジネスにも触れなくてはならない。同社のクルマはジョージ・リチャードのライセンスのもと、フランスでボニーという名で作られていたし、イギリスではニュー・オリンズという名で生産されていた。

Autoroute

JAF カーマガジン
オートルート

'86 3月号

クルマライフの
ニューメディア

2月1日発売

定価500円(送料80円)

「私のくるま」
モデルチェンジ第12号

JAF出版社

〒105 東京都港区芝公園3-6-24
☎03(433)8731 振替・東京0-88320

特集1/これでATのすべてがわかる!
AT車を乗りこなす知恵とテクニック
特集2/春に向ってリフレッシュ!
冬を乗り切った愛車の上手なメンテナンス

ちょっと気になるカー用品実用度テスト「マップランプ」

読者のあなたが参加するページ、リーダーズボイス

トーキング'86、今月号のテーマ

「あなたと愛車の記念日は
パート2」

☆編集部ではトーキング'86で「私はこれで」JAFを呼びました。「ちょっと気になるロードサイン」のテーマで投稿を募集しております。400字詰原稿用紙2〜3枚程度にまとめ、写真やイラストがありましたら、それも同封のうへ、編集部までドシドシお寄せ下さい。

編集後記

マンネリ(?)記事が
おもしろくなつた!



非金属性のタイヤ
すべり止めの性能比
較やタイヤチェーン
の上手な装着方法を
はじめ、スパイク・タイヤの現状、
スキードライブのノウハウなどを巻
頭部分で取り上げて紹介してみまし
たが、いかがでしたか。

一部の読者の方にとっては、また
かと思われたでしょう。しかし、今
回はこのマンネリになりやすい内容
の記事がマツダ欄のおかげで、おも
しろいものになったのではないかと
思っています。

巻頭のカラー頁は、11月下旬に北
海道・旭川に2泊3日のスケジュー
ルで行ったファミリア・フルタイム
4WDの取材と同時に行ったもので
す。ちょうど寒波の第一弾が来襲し
ていたため、雪は豊富でした。氷点
下のため、朝から晩まで十分に取材
活動ができたそうです。

この号が読者の皆さんの目にふれ
るころには日本列島も本格的な冬に
突入しているでしょう。各地のスキ
ー場は十分に雪を蓄えて、年末年始
のスキー客を待ちかまえていること
でしょう。

読者の皆さんのなかには、新しい
年をスキー場で迎える人もおありに
なるかと思いますが、スキードライ
ブは滑り易いし、不馴れな道なので
十分に注意を払った運転を心がける
ようにしてください。そして、よい
年をお迎えください。編集長 網中泰雄

旭川の熱い嵐



「ザブイヨ」
歯の根が合わず、ブ
ルブル震えながら発
するコトバは、これ
ばかり。

旭川に行けたのは良いが、
身体中麻痺するような、猛烈な寒波
に襲われてしまった。
それでも無事、東京に辿り着くと
出迎えてくれたのは、インフルエン
ザ。高熱の嵐が吹き荒れ、頭クラク
ラ、足はフラフラ。鼻水たらし、ビ
ールスを撒きちらしながら、編んだ
のがこの一冊。それだけに愛着の深
い一冊となった。読者の皆様の良い
お正月のヒマつぶしになると思うの
だが。(フウエミングウエ)

霧のランクル試乗会



先日、御殿場のキ
ヤメルトロフイ選考
会場跡にて、ランド
クルーザー・ワゴン
とタウンエース、マスターエース4
WDの試乗会が行われた。

かねてよりヘビーデューティな4
WDに憧れつつも未だユーティな4
WDとはなり得ない小生としては、せ
めて試乗だけでもオフロードをラン
クルで走ってみたいと、朝5時起きで
取材に出かけた。その日は、あいにく
雨と霧。しかも今年一番の冷え込
みの中、久しぶりでランクルの試乗
となったのだが、ランクルの40系
三菱のJ50系しか乗った事のない

小生にとっては、静けさ、乗りこ
ち、パワー、どれをとっても、驚く
程の出来だったが、あの40系の騒
音に満ちたキャビンや、頑健一本や
りのスタイルの方に魅かれるのは小
生だけだろうか。(世捨人)

渋滞中のうまい過し方



都会に住むものに
つて渋滞はつきも
のですが、この渋滞
中の過し方について
は人それぞれ。限りある車線をフル
に使用して1台でも前にてようとする
人や、抜け道を開拓する人、その逆
に列を乱さずじっと我慢する人など
など。中には本を読んでいる人などを
見かけますがこれはもつての他です
ね。

1台でも前に出ようとする渋滞見
服タイプには危険が付きもの。それ
に気ばかりあせるだけで、結果的に
はさほど早くは目的の地につけないも
のです。それよりも安全にストレス
がたまずに渋滞のりきする方法が
あれば、実行してみたいと思います。
読者の方の中で、渋滞のうまい過
し方にご意見のある方、ぜひとも編
集部までお知らせください。(安藤)

信号無視のVO軍団?



年が押し迫ると人
の動きも忙しげであ
る。師も走る時期で
あるからなのだろう
か、交通ルールの無視する人が普段
より多い気がする。夜クルマで帰宅
する時など、赤にもかわからず歩道
を渡ろうとする人影に、思わずヒヤ
ツとさせられることがある。

先日の新聞にエジプトでは信号無
視が非常に多く、馴れない日本人が

よく交通事故に巻き込まれるとあつ
た。今日び交通戦争は砂漠の国でも
同様なのである。
「規則は弱者のためにあるもの」か
のナポレオンが言ったように、規則
破りの常習犯は、果たして弱者なの
だ。そういえば一度ならず一度まで
も常規を逸した行動をとった栄光の
G軍は、周知のとおりである。(優)

倉敷と田んぼを泳ぐ鮒



倉敷は17年程前
カメラマンの助手と
して行った思い出の
ある町。当時、台風
一過の翌日空は雲ひとつない秋晴
れだった。

時間のあい間に、一人で倉敷から
郊外のあぜ道を散策していた時のこ
と。周辺の田んぼは水路の水嵩が増
し、一面湖のようだった。
すると、手の届きそうな間近かな
水路に鮒が10数匹泳いでいる。そ
して、水路から田んぼの中へ身を翻
して腹をみせながら、一列になって
次々と入って、田んぼの中を泳ぎ回
っている。周囲には人影もなく、こ
の素晴らしい発見を人に伝えること
もできず、天と地の空間にたった一
人で眺めていた。
その場所がどこだったのか。今
回の倉敷で捜してみたが、思い出だ
けを残し現実の場所は姿を消してし
まっていた。(無念)

JAF版たのび

11月に出版された「ドライバの
知恵袋」①②(新書判 各700
円)「ちょっと楽しいスポーツ・テ
ィド」(JAFメイト社編集
発行 1,200円)に続き、12月には
「車で行ける名湯・秘湯」(1,8
00円)の重版が完成、発売された。
年末から正月休みにかけて、ちよつ
と温泉でも入つてのんびり、という
人には格好の本。エリア別、魅力別
に素敵な温泉を全国網羅。地図入り
で、700湯をバッチリ紹介してい
る。休日作戦の資料としても、
1冊もってに重宝である。
新年に入つて3月1日には、恒例
の年度版ハンドブック「JAF自動
車ユーザーハンドブック」(1,700
円)の86版が発売される。
86版は、カラー頁の乗用車アルバ
ム(国産 輸入外車 4WD・RV)

に人気上昇中の軽自動車アルバムが
加わり、クラブアでは自動車メーカ
各社の担当者が直接語る。わがコ
ンセプトカーの特別企画を予定
自動車相談室(Q&A)頁には、新
しくA.T車の項目も追加された。
86版の目玉は特別付録。JAF出
版社の地図編集部が総力を結集して
まとめあげた全国の高速道路が一
目でわかる。JAFのオリジナル作品
のルートガイドが、カラー32頁で巻
末につけられる予定だ。
その他、任意保険料や保安基準
標識標示も改正になり、交通違反
点数、高速道路の料金など、85・86
にかけて変更になったものは全て収
録されている。2月いっぱいまで予
約受付中送料込みで1,500円。
早目に申込んで1冊そばに置いてお
けば、なにかと便利ですよ。

中古車価格ガイド

C=クーペ
S=セダン
HT=ハートツ
LB=リフトバック

SB=スラッシュバック
HB=ハッチバック
OB=オープンバック
TW=ツリーングトン

5D=5ドア(数字はドア数)
5F=5段フロアシフト
4F=4段フロアシフト
AT=オートミッション

CAT=コラムAT
4C=4段コラムシフト
RE=ロータリーエンジン
HR=ハイパーフ

*=デイエゼル

この表は、(財)日本自動車査定協会の調査による、中古車の標準小売価格を掲載したものです。中古車を購入したい場合や、自分のクルマの査定価格を知る場合の目安となるものです。

この価格は、外観や機能などが、その年代に見合うように十分に整備された状態で売られる標準価格です。整備代や業者の利益などが含まれていますから、当然卸売価格より高くなっています。

掲載した車種は、(財)日本自動車査定協会発行「03-468-3201」のシルベッツの京浜版(11月号)から各メーカーの車種を広範囲にピックアップしました。平均すると毎月、各年度価格は5,000~15,000ほど安くなっていますから、この表を参考にして現在の中古車価格の目安としてください。

トヨタ自動車

車名	形状	59年価格	58年価格	57年価格	56年価格	55年価格	54年価格
----	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

●クラウン

2800ロイヤルサルーン-6G DOHC	ADHT(フロアAT)	3035	2860	1725/1655	1515/1395	1235	1095
2800ロイヤルサルーン-5E1	〃	1885	1895	1795/1735	1610	1235	1095
2000サルーン-EX ターボ	〃	1965	1875	1715/1655	1540	1235	1095
2000サルーン-EX EFi	〃	1875	1875	1715/1655	1540	1235	1095
2000サルーン-EX EFi	〃	1875	1875	1715/1655	1540	1235	1095
2800ロイヤルサルーン-5E1	2DHT(フロアAT)	—	—	—	920	830	880
2000サルーン-EX EFi	〃	1650	1655	1490/1430	1320	1015	880
2800ロイヤルサルーン-5E1	ADS(フロアAT)	2785	2610	1485/1415	1280/1160	1005	870
2800ロイヤルサルーン-5G DOHC	〃	2310/2215	2055	—	—	—	—
2000サルーン-EX ターボ	〃	1640	1640	1480/1420	1310	—	—
2000サルーン-EX EFi	〃	1335	1335	1205	1230	—	—
*2400サルーン-EX EFi	ADHT(フロアAT)	—	—	1330	—	—	—
*2200サルーン-EX EFi	〃	—	—	—	—	—	—

●ソアラ

2800GT ストラ DOHC	C(フロアAT)	—	2075	1965/1865	1710	—	—
2000VR ターボ	〃	2265/2205	2045/1865	1800/1740	1640	—	—
2000VX EFi	〃	2055/1995	1875/1800	1735/1675	1560	—	—

●マークII(チェイサー)

2000クワンテ(アバランチ)ターボ	4DHT(フロアAT)	1840	1720/1650	1540/1440	1335	—	—
2000クワンテ(アバランチ) EFi	〃 (5F)	1640	1535/1470	1370/1280	1155	—	—
1800GR(XG)	〃	1125	1035/985	900	—	1060	—
1800GL(XL)	2DHT(4F)	—	—	—	—	290	240
2000クワンテ(アバランチ)ターボ	ADS(5F)	1730	1610/1540	1430/1340	1235	—	—
2000クワンテ(アバランチ) EFi	〃	1540	1435/1370	1270/1190	1065	970	—
1800GR(XG)	〃	1055	965/915	830	—	—	—

車名	形状	59年価格	58年価格	57年価格	56年価格	55年価格	54年価格
----	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

●レスタ

2000スーパーセンター ターボ	4DHT(フロアAT)	1865	1745/1675	1565	—	—	—
2000スーパーセンター EFi	〃 (5F)	1685	1560/1495	1395	—	—	—

●コロナ

2000GT DOHC	5DLB(5F)	—	—	655	580	500/450	375
2000Xサルーン	〃	—	—	625	550	480	—
1800SL	〃	—	—	510	450	390/355	300
1800SL	〃	—	—	420	480	365/330	280
2000GT DOHC EFi	HT(5F)	—	—	705	640	560/510	435
1800X EFi	〃	—	—	600	535	470	—
2000Xサルーン	4DS(5F)	—	—	640	575	505	—
1800SL	〃	—	—	540	480	420/380	325
1600SL	〃	—	—	510	450	395/360	310

●フェコラ

1800XサルーンAD EFi	5DS(5F)	1375/1320	1225	—	—	—	—
1800XサルーンCi	〃	1295/1205	1115	—	—	—	—
1500Xサルーン	4DS(5F)	1155/1110	1020	—	—	—	—
1800XサルーンAD EFi	〃	1375/1320	1225	—	—	—	—
1800XサルーンCi	〃 (4F)	1260/1210	1120	—	—	—	—
1500DX	〃	935/890	810	—	—	—	—

●セリカXX

2800GT DOHC	LB(5F)	1860/1780	1670/1580	1470/1420	1315	—	—
2000GT(AT) ターボ	〃	1840/1775	1675/1555	1455/1405	1165	—	—
2000 EFi	〃	1610/1555	1460/1390	1300/1260	980	—	—
2000 EFi	〃	—	—	—	595	—	—

●セリカ

2000GT DOHC	LB(5F)	—	—	1150	1055	—	—
2000GT DOHC	〃	—	—	—	550	—	—
1800GT-TR(ターボ)DOHC EFi	〃	1685/1630	1530	1215	—	390/340	—
1800GT-TR(ターボ)DOHC EFi	〃	1530/1475	1380/1310	1085	890	—	—
1800X EFi	〃	—	1085	965	880	—	—
1600GT DOHC EFi	〃	—	1180	1080	985	—	—
1600X	〃	—	—	—	425	350	275/225
2000GT DOHC	C(5F)	—	—	1070	975	—	—
2000GT DOHC	〃	—	—	—	530	450	370/320
1800GT-TR(ターボ)DOHC	〃	1600/1545	1445	1130	—	—	—
1800GT-TR(ターボ)DOHC	〃	1445/1390	1295/1225	910	815	—	—
1800X EFi	〃	—	1010	910	765	685/485	405
1800GT EFi	〃	—	—	—	905	—	—
1600GT DOHC EFi	〃	—	1110	1000	—	—	—
1600X	〃	—	—	—	415	340	265/215

●カリーナ

2000GT DOHC	C(5F)	—	—	1055	965	—	—
1800GT-TR(DOHC)ターボ	〃	1585/1530	1425	—	—	—	—
1800SE EFi	〃	—	920	830	740	—	—
1800SE	〃	—	950	710	625	—	—
1800GT DOHC	〃	—	1080	985	900	—	—
1500GT	〃	955/910	820/765	685	605	—	—
2000GT DOHC	HT(5F)	—	—	—	555	470/405	—
1800SR EFi	〃	—	—	—	565	415/365	—

1800SE	HT(SF)	—	—	—	—	435	360/310
1600GT DOHC	HT(SF)	—	—	—	635	550	470/405
1600SR DOHC	4DS(SF)	—	—	—	485	410	345/295
2000SE	—	—	—	—	1015	—	—
1800SE EFI	—	—	—	—	515	—	—
1800SE	—	1060	815	725	635	430	355/305
1800GT-TR(DOHC)ターボ	—	—	—	—	715	—	—
1800GT DOHC EFI	—	1545/1490	970/890	805	1200	—	—
1600GT DOHC EFI	—	—	1385/1295	965	—	—	—
1600ST	—	—	1050	880	455	300	315/265

●ピタカ(カムリ)	4DS(SF)	1455/1390	1295/1255	1175	—	—	—
2000VX(2X) EFI	—	1315	1225/1185	1110	—	—	—
1800VX(2X)	—	—	—	—	—	—	—

●セリカ(カムリ)	LB(SF)	1450/1385	1290/1250	1170	—	—	—
2000VX EFI	4DS(SF)	—	—	795	715	640	—
2000GT DOHC	4DS(SF)	—	—	—	580	430	—
1800GTターボ	LB(SF)	1245	1155	—	—	—	—
*1800VXターボ	4DS(SF)	1240	1145	—	—	—	—

●カローラ(スプリングター)	1600GT-7速(5F)	1330/1285	1115	—	—	—	—
1600GT-7速(5F) DOHC	1600GT-7速(5F)	1300/1255	1175	—	—	—	—
1800SE	LB(4F)	—	—	470	410	350	—
1600GT(17) DOHC	LB(SF)	—	810	740	675/625	555	440
1500SE(5E)	—	—	630	565	505/460	400	340
1300SE(SX)	—	—	590	525	465	—	—
1800SR(SR)	C(SF)	—	—	580	520	460	—
1600L(2+1) DOHC	—	—	970	900	835/785	715	450
1500SR(SR)	—	—	—	—	—	—	—
1300SR(SR)	—	—	740	675	615/570	510	430
1800GT(5E)	—	—	690	625	565	—	—
1600GT(5E) DOHC	HT(4F)	—	—	550	550	490	—
1500SE(5E)	HT(SF)	—	930	860	795/740	675	410
1300SE(5E)	HT(4F)	—	710	645	585/540	480	420
—	—	—	670	605	545	—	—

●カローラ	1600GT-7速(5F) DOHC	1330/1285	1115	—	—	—	—
1600GT-7速(5F) DOHC	1600GT-7速(5F)	1300/1255	1175	—	—	—	—
1800SE	4DS(4F)	—	—	530	470	410	—
1600GT DOHC	4DS(4F)	—	900	825	760/710	635	470
1500SE	4DS(4F)	—	990	925	865/820	740	480
1300SE	—	—	650	585	525	—	—

●カローラII(ターセル コルサ)	1500SE(VE EX)	910/865	805/765	705	—	—	—
1300GL(VL GX)	5DS(4F)	780/735	675/635	575	—	—	—

●カローラII	1500SE	845	785/745	685	—	—	—
1300GL	3DS(4F)	765/720	660/620	560	—	—	—

●ターセル(コルサ旧型)	1300SE	—	—	490	445	400	—
1300SE	4DS(SF)	—	—	420	380	340	—
1300SE	—	—	—	500	455	410	—
1300SE	—	—	—	430	390	350	—

●スターレット	1300SE EFI	825/800	730	655	—	—	—
1300SE	3DS(4F)	—	—	540	490/450	410/360	295

●ハイエース	2000DX	985/935	835/805	725/650	555	465	—
2000ターボ	5C(10人乗)	1325/1275	1185/1155	1065	—	—	—

*2200DX	5C(9人乗)	1015	970/940	845/780	680	585/545	475
*2200ターボ	5C(9人乗)	—	—	1000	890	785/700	620

日産自動車

●タラエース	2000ターボ(ターボ)ターボ	5F(8人乗)	1610/1570	1495	—	—	—
1800ターボ	5F(7人)	1180/1140	1060	990	—	—	—
1800ターボ	5F(8人乗)	—	—	600	—	—	—
1800ターボ	5F(8人乗)	—	—	730	—	—	—
1800ターボ	5F(8人乗)	—	—	745	655	595	—

●ライトエース	1800ターボ	5F(7人乗)	1330/1290	1210	1140	—	—
1800ターボ	5F(8人乗)	1270/1230	1150	1080	—	—	—
1800ターボ	5F(9人乗)	990/960	875	810	—	—	—
1800GXL	5F(9人乗)	1015/975	900	835	—	—	—
1800ターボ	5F(8人乗)	—	—	790	—	—	—
1800ターボ	5F(7人乗)	—	—	745	670	610	—
1800ターボ	5F(8人乗)	1085/1045	970	905	—	—	—
*1800ターボ	5F(8人乗)	1295/1255	1175	1105	—	—	—

セフィア(プロテア)

4DHT(プロテア)	2670/2570	2375	1610/1575	1335/1235	1085	940	—
—	—	1790	1790/1700	1575/1485	1385	1305	—
—	—	1935	—	1395	1305	900	—
—	—	1455	1320/1295	1150/1080	990	290	—

2800ターボ	2460/2360	2170	1340/1245	1070/970	825	685	—
—	—	1520	1530/1435	1315/1225	1130	820	—
—	—	1415	1270/1195	1085/1005	915	625	—
—	—	1700	1550/1475	1355/1280	1175	1080	—

●セフィア(プロテア)	2000GL	1625	1475/1405	1295/1210	1140	—	—
2000GL	2640/2535	2375	—	—	—	—	—
2000GL	2515/2410	2250	—	—	—	—	—
2000GL	2185/2090	1950	—	—	—	—	—
2000GL	1505	1345/1265	1145	—	—	—	—
2000GL	1475	1335/1275	1170/1110	1015	915	—	—

●セフィア(ターボ)	2000GL	1625	1475/1405	1295/1210	1140	—	—
2000GL	2640/2535	2375	—	—	—	—	—
2000GL	2515/2410	2250	—	—	—	—	—
2000GL	2185/2090	1950	—	—	—	—	—
2000GL	1505	1345/1265	1145	—	—	—	—
2000GL	1475	1335/1275	1170/1110	1015	915	—	—

●ローレル	2000ターボ	1680/1615	1480/1415	1295/1230	1125	865	—
2000ターボ	1545/1485	1355/1295	1015/965	—	—	—	—
2000ターボ	1115/1065	960/915	835/795	730/690	620	—	—
2000ターボ	1045	950/905	825	—	—	—	—
2000ターボ	—	—	—	—	—	—	—

車名	形状	59年価格	54年価格	53年価格	52年価格	51年価格
----	----	-------	-------	-------	-------	-------

2000SL	20HT(4F)	—	—	—	—	—
1800GL	4DS(4F)	1550/1485	1350/1285	1165/1110	995	285
2000メタリットターボ	4DS(5F)	1395/1335	1205/1145	1030/970	865/815	715
2000メタリット ECCS	4DS(5F)	900/940	825/780	710/670	605/565	495
2000SL	4DS(4F)	920	825/780	700/620	590/520	455
1800SL	4DS(4F)	1330/1275	1160/1110	1015/970	890/850	765
*2800XX-6	4DS(5F)	1230/1175	1060/1010	915/870	790/750	665
*2800XX-6	4DS(5F)	950/900	805/760	685/645	585/545	480
*2000GL	4DS(5F)	—	—	—	—	—

2000GL	20HT(4F)	—	—	—	—	—
2000GL	4DS(4F)	1550/1485	1350/1285	1165/1110	995	285
2000GL	4DS(5F)	1395/1335	1205/1145	1030/970	865/815	715
2000GL	4DS(5F)	900/940	825/780	710/670	605/565	495
2000GL	4DS(4F)	920	825/780	700/620	590/520	455
2000GL	4DS(4F)	1330/1275	1160/1110	1015/970	890/850	765
2000GL	4DS(5F)	1230/1175	1060/1010	915/870	790/750	665
2000GL	4DS(5F)	950/900	805/760	685/645	585/545	480
2000GL	4DS(5F)	—	—	—	—	—

2000GL	20HT(4F)	—	—	—	—	—
2000GL	4DS(4F)	1550/1485	1350/1285	1165/1110	995	285
2000GL	4DS(5F)	1395/1335	1205/1145	1030/970	865/815	715
2000GL	4DS(5F)	900/940	825/780	710/670	605/565	495
2000GL	4DS(4F)	920	825/780	700/620	590/520	455
2000GL	4DS(4F)	1330/1275	1160/1110	1015/970	890/850	765
2000GL	4DS(5F)	1230/1175	1060/1010	915/870	790/750	665
2000GL	4DS(5F)	950/900	805/760	685/645	585/545	480
2000GL	4DS(5F)	—	—	—	—	—

2000GL	20HT(4F)	—	—	—	—	—
2000GL	4DS(4F)	1550/1485	1350/1285	1165/1110	995	285
2000GL	4DS(5F)	1395/1335	1205/1145	1030/970	865/815	715
2000GL	4DS(5F)	900/940	825/780	710/670	605/565	495
2000GL	4DS(4F)	920	825/780	700/620	590/520	455
2000GL	4DS(4F)	1330/1275	1160/1110	1015/970	890/850	765
2000GL	4DS(5F)	1230/1175	1060/1010	915/870	790/750	665
2000GL	4DS(5F)	950/900	805/760	685/645	585/545	480
2000GL	4DS(5F)	—	—	—	—	—

2000GL	20HT(4F)	—	—	—	—	—
2000GL	4DS(4F)	1550/1485	1350/1285	1165/1110	995	285
2000GL	4DS(5F)	1395/1335	1205/1145	1030/970	865/815	715
2000GL	4DS(5F)	900/940	825/780	710/670	605/565	495
2000GL	4DS(4F)	920	825/780	700/620	590/520	455
2000GL	4DS(4F)	1330/1275	1160/1110	1015/970	890/850	765
2000GL	4DS(5F)	1230/1175	1060/1010	915/870	790/750	665
2000GL	4DS(5F)	950/900	805/760	685/645	585/545	480
2000GL	4DS(5F)	—	—	—	—	—

車名	形状	59年価格	54年価格	53年価格	52年価格	51年価格
----	----	-------	-------	-------	-------	-------

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

1600SL	OB(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	OB(4F)	—	—	—	—	—
1600SL	HT	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(5F)	—	—	—	—	—
1600SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—
1400SL	4DS(4F)	—	—	—	—	—

[illegible]

キャバ

●ツヅリフ	40ヤル—ン(5F)	815/775	705	—	—	—	—	—
1500XE	//	725/685	615	—	—	—	—	—
1300XL	50HB(5F)	830/790	720	590	510	450	—	—
1500XL	//	765/725	655	535	455	395	—	—
1300XL	//	—	—	—	—	285	240	—
1400XE	30HB(5F)	940	865	—	—	—	—	—
1500XG	//	950/910	840	705	625	555	—	—
1500XG	//	—	—	535	455	395	—	—
1300XL	//	—	—	—	—	255	210	—
1400XG	//	—	—	—	—	—	—	—

いすゞ自動車

[illegible]

1800LS	C(SF)	—	605/570	490	425/385	315	260/230
--------	-------	---	---------	-----	---------	-----	---------

コマン

●フーエ *2000LS	5G(8人乗)	1260	1190/1160	1045	—	—	—
-----------------	---------	------	-----------	------	---	---	---

本田技研工業

●フリュート 1800XX 1800XXR	C(SF) サブロー	1660/610	1515/1475	1415	—	—	—
	〃	—	—	895	835	—	—

●ヒター 1800XR 1800XR-R 1800TL 1800ME-T	4D サブロー(SF)	1335/1285	1190	—	—	—	—
	〃	—	1045	945	865	—	—
	3DH(SF)	1310/1255	1160	—	—	—	—
	〃	—	920	820	635	—	—

●フーエ 1800XR 1800XR-R 1800RXT 1800EX-T 1800EX	4D サブロー(SF)	1340/1290	1195	—	—	—	—
	〃	—	990	870	—	—	—
	〃	—	1050	945	—	—	—
	3DH(SF)	1210/1160	1070	—	—	—	—
	〃	—	925	825	740	—	—
	〃	—	780	685	605	—	—

●グランド 1600XR	5DH(SF)	850/805	720/680	595	550/510	460	—
-----------------	---------	---------	---------	-----	---------	-----	---

●バーブ 1500XE 1300FG	4DS(SF) 4DS(4F)	— —	630 —	565/525 380	485/455 345/315	420 285	—
--------------------------	--------------------	--------	----------	----------------	--------------------	------------	---

●シベツク 1500EX 1500EX 1500XS 1300ES 1500カントリー-S	4DS(SF) 5DH(SF) 3DH(SF) 3DH(4F) 5D コン(SF)	— — — — —	610 — 625 455 650	545/505 515 560/520 455 585/545	465/435 475/445 480/450 — 500/460	— — 410/375 415 —	— — — — —
--	---	-----------------------	-------------------------------	---	---	-------------------------------	-----------------------

●ターボ 1200R	3DH(SF)	810	740	690	—	—	—
	〃	725/695	630	555	500	—	—

キヤンバ

●フーエ 550HR ストリート 550HR ストリート	5D 〃	625 600	570 545	525 500	— —	— —	— —
------------------------------------	---------	------------	------------	------------	--------	--------	--------

富士重工業

●レオーネ 1800GTS 1600GLF 1800デュアルレンジ4WD 1800GTS 1600GLT 1800デュアルレンジ4WD 1600 4WD 1600SRX 1300LS 1800ターボ	HT(SF) HT(4F) 4DS(SF) 〃 〃 3DSB(4F) 〃 〃(SF) 〃 TW(AT)	— — 1055 865 785 990 870 — — —	675 — 950/865 780/730 640/590 575/525 745/700 765/730 — 1300/1250	595/545 — 780/730 660/610 530/455 470/420 635/595 540/500 485/445 410 1170	480/430 335 660/610 530/455 470/420 635/595 540/500 485/445 360/295 —	375 285 555 485 375 480 385 405 270 —	305 220 555 485 340 — 480 385 345 — —
---	--	---	--	--	--	--	---

軽自動車

●レックス 550GX 550A11G 550A11G	SDS 3DSB 4DS	585/555 — —	510 — —	470 — —	445 310 335	— — 305	— 255/230 275/250
--------------------------------------	--------------------	-------------------	---------------	---------------	-------------------	---------------	-------------------------

キヤンバ

●レックス・コンペ 550XL 550 2シーター	3D 〃	480/450 340/310	420 280	395/375 255	350 —	— —	— —
---------------------------------	---------	--------------------	------------	----------------	----------	--------	--------

鈴木自動車工業

●カルタス 1000GS 1000GC	3DH(SF) 〃	780/750 680/650	700 605	— —	— —	— —	— —
---------------------------	--------------	--------------------	------------	--------	--------	--------	--------

軽自動車

●セルボ 550CXG 2サイクル	C	—	—	410	380	345	310
----------------------	---	---	---	-----	-----	-----	-----

●フロンテア-S 550FXG 4サイクル 550FXG 2サイクル 550カスラム 4サイクル 550カスラム 2サイクル	4DS 〃 〃 〃 〃	500 — — — —	465 — — — —	425 — — — —	390 370 — — —	355 345 — — 265	325 315 260 — 265
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	---------------------------	-----------------------------	-------------------------------

●フルト 550MSG 4サイクル 550MSC 4サイクル	3D 〃	440 370	410 340	385 315	— —	— —	— —
--------------------------------------	---------	------------	------------	------------	--------	--------	--------

●シムニー 550ライトバックスラム 4WD	ジョー型	—	645	595	555	—	—
---------------------------	------	---	-----	-----	-----	---	---

車 名	形 状	59年価格	51年価格	57年価格	58年価格	59年価格	54年価格
-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

キャブバン

●キャブ	50	—	—	430	400	—	—
550HR Gタイプ	—	—	—	—	345	—	—
550HR Aタイプ	—	—	—	—	350	—	—
550HR カスタムタイプ	—	—	—	—	305	275	240

ダイハツ工業

●シャトル	4DS (GF)	940/900	830/790	715	635	—	—
1500アルティメット	—	—	670/630	560	485	—	—
1600グランディア	—	—	—	—	325	270	205
1300ラジエーター	—	—	—	—	280	225	180
●シャトル	SDS (GF)	600/570	510	—	430	—	—
1000CG	—	—	—	—	380/350	305/270	220/195
1000XTE	—	—	—	—	—	—	—

中古車の選び方⑤ 試乗によるチェック

中古車購入時に絶対に欠かすことのできないのが試乗だ。
これは試乗をしなかったために、思わぬ程度の良くないクルマを買わされたり、また購入後のトラブルに結びついたりすることも多いからだ。中古車は必ず試乗をして、自分が十分に納得した上で買うようにしたい。

だが試乗は、いつ、どの販売店でも簡単に応じてくれるものとは限らない。販売店としても試乗中に事故が起きた場合を考えたり、また車検が切れていてメンテナンスが付いていない場合、展示場の奥の方にあってクルマを出しにくいときなどは、試乗を断られりする。

これらの事情を考えると、販売店にとって、ユーザーの試乗の申し込みは迷惑なものでもあるのだ。だから、買うかどうか全く決まっていらないような状態で、試乗を申し込んだとしても、相手にしてくれないことさえある。
ある程度商談が熟詰まり、最後の試乗チェック

クによって中古車の購入を決定するというような段階になってから、試乗の申し込みをするようにしたい。

試乗によるチェックの仕方としては、まずエンジンのかかり具合がある。中古車展示場に並べられている中古車は、展示されている期間が長いものなどは、バッテリーが上がってしまっているものも多い。納車時には新品に交換することが条件になっていたりするのなら、必ずしもそれが悪いこととはいえないが、販売店の中には毎朝、すべての展示車両のエンジンをかけて、バッテリーの充電状態を保つようにしている店もある。そうした店の方が、より信頼できることはいうまでもないだろう。

試乗時には、事故に十分注意して走ることはいくまでもない。同時にクルマにも十分に注意を払い、そのクルマの状態をしっかりと判断しなくてはならない。

エンジンの吹き上がり、クラッチのつながり具合、スラリソングの切れ具合、ブレーキの効き具合など、クルマの基本的な機能をチェックすることがまず大切だ。このいずれかに問題が

車 名	形 状	59年価格	51年価格	57年価格	58年価格	59年価格	54年価格
-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

ワゴン

●ワゴン	4DS	565	525/505	475/450	425	400	—
------	-----	-----	---------	---------	-----	-----	---

軽自動車

●軽自動車	30 (GF)	490	455	—	—	—	—
-------	---------	-----	-----	---	---	---	---

●軽自動車	30 (GF)	490	455	—	—	—	—
-------	---------	-----	-----	---	---	---	---

キャブバン

●キャブ	30 (GF)	490	455	—	—	—	—
------	---------	-----	-----	---	---	---	---

●キャブ	30 (GF)	490	455	—	—	—	—
------	---------	-----	-----	---	---	---	---

●キャブ	30 (GF)	490	455	—	—	—	—
------	---------	-----	-----	---	---	---	---

あるクルマは論外だが、疑問点があるような場合は、いちいちセールスマンに質問して、詳しい説明を受けるようにしよう。

初めて乗るクルマだから、試乗時に完全に満足のいくようなことは少ないが、不満や疑問がいろいろ残るクルマを買ったら、後々後悔することになるだけだ。どうしても不満や疑問が残る中古車は、購入を断めたほうがいいといえるだろう。

また、試乗時に必ずチェックしたいのは、各種の装備品だ。エアコン、カセット、ラジオなどはもちろん、ワイパー、リモコンミラー、パワーウィンドウ、シガーライターなどまで、ありとあらゆる装備品のチェックをしたい。冬でもエアコンのスイッチを入れて、効き具合を確認しておきたいし、試乗時にはカセットテープを必ず持っていきたい。

最近のクルマは、走り、曲がり、止まるといったクルマ本来の機能については、中古車になってもとくに問題のあることは少ないが、これらの装備品が不具合を起こすことは多いのだ。そしてユーザーにとっては、これらの装備品の

不具合が実にかかってくるものだ。

販売店としても、すべての在庫車のすべての装備品を確実にチェックしきれないから、中古車を買うユーザーは、これらについて特に注意にチェックする必要があるのだ。そして、もし不具合があったら、その修理を条件にして契約を結べばいい。

これは、クルマ本来の機能ではないから、不具合があっても簡単に直せるし、直して貰えばそれで満足できるクルマになるからだ。

あとは車体各部の異音やガタツキなどをチェックしておく。年式の古い中古車では、ある程度避けられないものともいえるが、異音のするクルマなどは決していい気分が乗れるものではないからだ。特にビビリ音などは簡単に消えるものでもないから、慎重なチェックが必要だ。

このように、中古車の試乗時には、五感のすべてを目いっぱい働かせ、そのクルマを判断しなければならない。キミのフアイレンゾにピッタリあるクルマかどうかを判断する決め手は、乗なのだ。

いい中古車を選んで欲しい。

JAF入会のご案内



昭和60年11月末、会員数は400万人を突破しました！
JAFは、日本最大の公益団体です。

JAF（日本自動車連盟）は昭和38年の創設以来、モータリゼーションの健全な育成や、よりよい交通環境づくりを目標に、積極的な活動を続けてきました。JAFの公益活動はその代表的な活動の一つで、交通安全や、車をとりまく環境を改善する活動です。

こうしたドライバーの権利にかかわる活動には、多くの人の声が必要です。オーナードライバーが自らの権利を守るためにも、JAFにご入会ください。JAFの会員になりますと、JAFのロードサービスをはじめ、各種のサービスを受けることができます。

●入会は簡単です。

自動車運転免許証をお持ちなら、どんなにJAFの会員になれます。

入会申込書に所定事項をご記入のうえ、

JAFマークのかかげられている自動車販売店、ガソリンスタンド、指定整備工場などのJAF入会取扱店へご持参ください。または入会金・年会費を同封して

JAFへ現金書留でお送りいただくか直接JAF各本支部の窓口へご持参ください。

●入会金・年会費

合計	正会員		ビジネス
	入会金	年会費	
	2,000円	4,000円	4,000円
6,000円			4,000円

ロードサービス、旅行サービス、法律相談など
JAFは、さまざまなサービス活動を行なっています。

●年中無休、24時間、全国ネット

ロードサービス

どんなベテランドライバーであっても、つい「うっかり」が原因で、車のトラブルにみまわれることがよくあります。自宅の車庫でのトラブルならまだしも、お出かけ先、あるいはドライブ中のトラブルは一大事です。

でも、ご安心ください。JAFでは、年中無休、24時間、全国ネットのロードサービス（路上故障車の救援活動）を行

なっています。昭和59年度にJAFが受け付けた路上故障の救援コールは、1,617,806件。このうちJAFのロードサービスマンが現場に急行し、故障車を救援した件数は、1,461,146件。

もし、あなたの車が路上で故障したときは、JAFへご連絡ください。一般道路、高速道路、自動車専用道路の場合は、路側の非常電話で通報しますと、道路公園から、JAFロードサービスセンターへ電話は転送されます。

●自分の車で海外旅行をしたいとき

国際業務

外国へ車を持って行き旅行をするとき、の「カルネ」（無税通関手帳）の発給は、JAFが行なっています。これがあれば

救援コールを受けたロードサービスセンターからは、サービスマンが現場に急行、故障車を救援します。しかも、JAF会員なら基本出張料、作業料はほとんど無料です。

出入国の通関手続きが簡単に済み、スタンプひとつで免税の特典が受けられます。また、日本の運転免許証があれば、国外で1年間有効な国際運転免許証が取得できますが、この申請手続きはJAFが代行しています。外国の運転免許証を、日本の運転免許証に切り換える翻訳証明の発行も行なっています。

その他、海外でレンタカーを利用する会員のために、JAFはエイビス・レンタカーと契約。利用料金割引プログラムを紹介するなど、会員の方が車で海外を

旅行するときの便宜をはかる国際業務サービスを行なっているのです。

●楽しい車の旅のお手つだい

旅行サービス

車の旅ならJAFにご相談ください。ドライブコースプラン、道路状況、距離や所要時間をアドバイス。全国の旅館やホテル、主要フェリー、レンタカーなどの予約も電話でできます。エコノミー旅行では、国民休暇村やオートキャンプ場などの情報もお知らせします。

また、外国を車で旅行するときにもJAFがお役に立ちます。JAFは世界中の自動車クラブとともに、国際自動車連盟(FIA)と国際旅行連盟(AIT)に加盟。協定を結んだクラブの国内では、その国の自動車クラブのメンバーと同じサービスが受けられます。

●ラリーやジムカーナに参加するとき

モータースポーツ

家族を乗せてドライブする、といった楽しみの他に、車には、モータースポーツという楽しみがあります。

JAFは、我が国唯一のモータースポーツの統括機関として、諸規則の管理、制定、競技会の公認等を行なっています。

モータースポーツ競技に参加するには、JAF発給の競技ライセンスが必要ですが、JAF会員で、約2時間所定の講習を受けると、ラリーやジムカーナに参加できるB級ライセンスが取得できます。その他JAFではカートライセンスなどの発給も行なっています。

●各地で楽しいイベントを企画

催しもの開催

JAFでは、いろいろな楽しい催しものを企画しています。

車の健康診断、ドライブ会、ゴルフ大会、釣り大会、ボウリング大会、安全運転講習会、点検整備講習会、ヨットスクールなど。

こうした催しものに参加してみたいかがてでしょうか。

●月刊誌「JAF MATE」などの発行

広報サービス

JAFでは、ドライバーに役立つ情報を、ユニークな出版活動でお知らせしています。

その一つが、日本で有数の発行部数を誇る月刊誌「JAF MATE」の発行です。「JAF MATE」はドライバー必携の情報誌。JAF主催の各種行事、催しものをはじめ、交通安全、車にかかわる税金問題、ドライブテクニック、車のメカニク、ドライブガイドなど、車に関係あるあらゆる情報を掲載しています。

●車に関する法律、事故、保険相談など

相談サービス

交通事故は、あつてはならない事故ですが、現実には多くの事故が起こっています。JAFは、こうした問題にも取り組んでいます。

交通事故にあつたときは、適切な処置スピーディな示談に役立つのが法律相談。加害者にもなる可能性のあるドライバー

JAF愛媛支部、会員数2万人突破!

JAF愛媛支部の在籍会員数が、昭和60年10月末現在で2万人を突破。これにより、四国4支部の会員数は7万人を越えることになった。

会員数2万人達成は、関西本部(近畿・四国)10支部中8番目だが、四国4県では香川支部(在籍会員数2万3990人)に次いで2番目である。

愛媛支部の歩みを簡単に紹介すると、同支部が設立されたのは昭和45年。51年には全願の統一ロードサービスを開始し、56年には新居浜サービスステーションを開設。その後は着実に会員数が増え、設立から11年目の56年に1万人を突破。さらに5年たらずで1万人を加え、今年10月末には2万18人に達している。

ちなみに、10月末現在の四国各支部の会員数は、香川支部2万3990人、徳島支部1万5811人、高知支部1万1529人。愛媛支部を加えた四国4支部の会員数は合計7万1348人である。こうした愛媛支部の会員数の増加は、県内一円をカバーする24時間体制によるロードサービスや、フェリー・宿泊予約などの旅行サービスと、県下ユーザーの權益を守る税制対策活動、シードベルト

の着付推進運動、身近な交通問題の改善に取り組む交通安全実行委員会(60年1月発足)といった公益活動が、徐々にではあるが、各方面から評価されてきたことなどがあげられる。特にディーラー、整備工場、ガソリンスタンドなど、自動車関連企業による会員獲得の協力が、支部拡大に大きく寄与している。

会員の増加に伴い、ロードサービス件数も年々増加し、53年当時、年間約6000件であった故障車救援件数が、昨年度は約2倍の1万1083件に増えている。さらに、60年3月に一部開通した四国縦貫自動車道(松山自動車道)の今後の延長を考えると、ロードサービスへの期待は大きいといっている。

愛媛支部では、「2万人会員達成は、自動車関連業界やユーザーなどのご支援ご協力によるものです。また、JAFの利便性や愛媛支部の諸活動が、理解されてきたものと感謝しています。」

今後は、さらにロードサービスネットや旅行サービスなどの会員メリットの拡大・充実、および交通安全活動など、ドライバーへの便宜提供を強化していきたいと意欲的だ。

のために、交通事故問題に精通した顧問弁護士が、たのもし相談相手になります。また車の税金、保険など、自動車に関する問題の相談をお受けしています。

●カーライフをより豊かにするお手伝い

物品販売

カーライフを、より豊かに、より楽しくするカー用品はたくさんあります。そ

の種類は多く、数も多すぎて、どれを選んでよいか迷ってしまうのが現実ではないうてしょうか。

あなたのカーライフを、より楽しくするお手伝いとして、JAFでは、信頼できる確実な商品を提供する物品販売サービスを行なっています。そうした商品のなかには、JAFオリジナルカー用品も多数。JAFならではの商品もそろえています。

スキーツアーや海外旅行、国内旅行など、JAFのさまざまな催しものガイド

●いよいよ待望のシーズン

JAFスキーツアー

さて、いよいよスキーシーズン。JAFでは、さまざまなスキーツアーを企画しています。そのなかから、JAF各本部が主催するスキーツアーを、いくつかご紹介しましょう。

＜JAF関東本部主催＞

JAF会員400万人達成記念

白馬スキーツアー

東京からバスで、長野県の大糸線沿線を代表する樺池、岩岳、八方の各スキー場へ。4泊5日のスキーツアーです。

東京を夜間出発、翌朝スキー場着。2日目から4日目の夜まで存分にスキーを楽しむことができます。車中2泊、各スキー場で2泊して、料金は格安の1万2000円です。

出発日は1月8日、11日、15日、18日、22日、25日、29日の7コース。いずれも貸スキーセット無料。お好きなコースとスキー場をお選びください。

ニセコ東山デラックス4日

東京・羽田からジェットで北海道の千歳へ。ニセコ東山スキー場で2日、札幌国際スキー場で1日、豪快なスキーをお楽しみください。宿泊は、いずれもホテルを利用する3泊4日のデラックスコースです。

出発日は1月9日、23日、2月2日など。料金は2人参加の場合1人7万3000円、3人参加の場合1人6万9800円です。

000円、3人参加の場合1人6万9800円です。

※この他、関東本部では、札幌3日間、ニセコヒラフ4日などの北海道スキーツアーを用意。また新潟の妙高国際や中里群馬の草津、長野の鹿島槍スキー場などへのスキーパックを用意しています。いずれもリフト券付き。詳細についてはJAF関東本部へお問合わせください。

＜JAF中部本部主催＞

ニセコヒラフステイ3日

ニセコアンブリ、チセスプリ、イワオスプリ、ワイスホルンなど広大なスロープを持つ北海道のニセコ連峰。名古屋空港から千歳空港へ。千歳からはバスで、ニセコアンブリの斜面を利用したニセコ国際ひらふスキー場へ。絹ずれの音のようなキュツという乾燥した音がすることから、シルキースノーと呼ばれる北海道の雪。忘れられない3日間になることでしょう。

＜JAF中部本部主催＞

ニセコヒラフステイ3日

ニセコアンブリ、チセスプリ、イワオスプリ、ワイスホルンなど広大なスロープを持つ北海道のニセコ連峰。名古屋空港から千歳空港へ。千歳からはバスで、ニセコアンブリの斜面を利用したニセコ国際ひらふスキー場へ。絹ずれの音のようなキュツという乾燥した音がすることから、シルキースノーと呼ばれる北海道の雪。忘れられない3日間になることでしょう。

出発日は1月12日。ニセコで2泊し、料金は5万7500円。大人2人以上で申し込みたい。

ニセコ東山デラックス4日

東京・羽田からジェットで北海道の千歳へ。ニセコ東山スキー場で2日、札幌国際スキー場で1日、豪快なスキーをお楽しみください。宿泊は、いずれもホテルを利用する3泊4日のデラックスコースです。

ニセコ東山デラックス4日

東京・羽田からジェットで北海道の千歳へ。ニセコ東山スキー場で2日、札幌国際スキー場で1日、豪快なスキーをお楽しみください。宿泊は、いずれもホテルを利用する3泊4日のデラックスコースです。

ニセコ東山デラックス4日

東京・羽田からジェットで北海道の千歳へ。ニセコ東山スキー場で2日、札幌国際スキー場で1日、豪快なスキーをお楽しみください。宿泊は、いずれもホテルを利用する3泊4日のデラックスコースです。

1価格で5万8800円と格安です。また、このツアーではスキー、スノーモービルも楽しむことができます。

※この他、中部本部では、新穂高、妙高杉の原、信州青木湖などへのマイカースキーパック（リフト券付き）を用意しています。詳細についてはJAF中部本部へお問合わせください。

＜JAF関西本部主催＞

志賀高原デラックスバススキーツアー

標高1400m、2300mの広大な地域に、20以上のスキー場が点在する志賀高原。各スキー場は有機的に結ばれ、どこをベースにしても各スキー場へ行ける楽しさがあるのも志賀高原の魅力。安定した雪質と積雪に恵まれ、その規模は日本一といつてよいでしょう。

＜JAF関西本部主催＞

志賀高原デラックスバススキーツアー

標高1400m、2300mの広大な地域に、20以上のスキー場が点在する志賀高原。各スキー場は有機的に結ばれ、どこをベースにしても各スキー場へ行ける楽しさがあるのも志賀高原の魅力。安定した雪質と積雪に恵まれ、その規模は日本一といつてよいでしょう。

スケルトンタイプのデラックスなバスを利用して、大阪・京都から志賀高原の1の瀬スキー場へ。

＜JAF関西本部主催＞

志賀高原デラックスバススキーツアー

標高1400m、2300mの広大な地域に、20以上のスキー場が点在する志賀高原。各スキー場は有機的に結ばれ、どこをベースにしても各スキー場へ行ける楽しさがあるのも志賀高原の魅力。安定した雪質と積雪に恵まれ、その規模は日本一といつてよいでしょう。

スケルトンタイプのデラックスなバスを利用して、大阪・京都から志賀高原の1の瀬スキー場へ。

＜JAF関西本部主催＞

志賀高原デラックスバススキーツアー

16日。大阪空港から千歳空港へ。ホテル日航アンブリで2泊、札幌市内で1泊して料金は7万3000円。

※この他、関西本部では、新春トマムデラックス5日、新春富良野スキーヤーズ5日、札幌雪まつりと支笏湖氷濤まつり3日などの北海道へのスキーツアーを用意しています。詳しくはJAF関西本部へお問合わせください。

＜JAF九州本部主催＞

苗場プリンス3日

豪快なダウンヒルコース。ロープウェイを含め64基のリフトが架けられたゲレンデ。スキーヤーのレベルに合わせ、自由にコースのとれるゲレンデには、デラックスなホテルがあり、苗場はファッショナブル。

＜JAF九州本部主催＞

苗場プリンス3日

九州地方のスキーヤーのためのスキーツアーです。福岡空港から羽田へ、羽田からは専用バスで上越の苗場へ。苗場で2泊します。出発日は3月22日までの毎金・土曜日。料金は5万4100円。

福岡発の他、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島発のコースもあります。

＜JAF九州本部主催＞

苗場プリンス3日

九州地方のスキーヤーのためのスキーツアーです。福岡空港から羽田へ、羽田からは専用バスで上越の苗場へ。苗場で2泊します。出発日は3月22日までの毎金・土曜日。料金は5万4100円。

福岡発の他、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島発のコースもあります。

＜JAF九州本部主催＞

苗場プリンス3日

●今年もスキーの宿はJAFへ

'86スキーの宿確保

スキーの楽しみの第1は、もちろん滑ること。ゲレンデの雪質、斜面など、この楽しみに大きく影響しますが、お望みのスキー場に宿を確保するのは案外めんどろなもの。JAFでは、各地にスキーの宿を確保しました。

確保したスキー場の一例をあげますと上越地方では草津、石打、湯沢、苗場など。信越地方では志賀高原、野沢、白馬、戸狩、赤倉などです。その他、北海道、東北など各地にたくさん宿を用意しています。利用期間は3月31日まで。料金やホテル・旅館名などの詳細についてはJAF関東本部へお問合せください。

●会員の方が安心して参加できる

JAFの海外旅行

セブ4日・5日間

マニラの南500kmにあるセブ島は、かつてフィリピンの首都が置かれていた島。トロピカルアイランド・セブは、さまざまなマリンス施設も完備しています。

東京発の出発日は、4日間コースが2月27日と3月18日。5日間コースは3月21日。料金は9万3000円・10万9000円。セブ島では中の上クラスのホテルに宿泊。日本旅行の主催です。詳細については、JAF海外旅行サービス関東営業所 ☎03(436)2454へ。

ハワイ6日間

歴史と自然が調和した観光スポット……

ハワイ。ハワイには、訪れる人の数だけ楽しみがあると云われます。

名古屋発。十分なフリースタイルに、あなただけの楽しみを見つけてください。出発日は1月14日・2月26日の毎水・土曜日。料金は11万8000円。利用ホテルは中位クラスで、東急観光の主催です。詳細についてはJAF海外旅行サービス中部営業所 ☎052(872)3617へ。

香港・桂林・広州5日の旅

山水画の景観で名高い桂林の漓江下り。食通の地・広州、そして香港を組み合わせた人気のコースです。

出発日は1月12日。香港での利用ホテルは中の上クラス。全食付きの料金は17万7000円です。詳細についてはJAF海外旅行サービス関西営業所 ☎06(538)2863へお問合せください。

グアム4日間

季節を問わず、年齢を問わず楽しめるのがグアムの魅力。ほどよくアメリカナイズされているところも魅力です。

福岡発。大阪経由で、大阪からは3時間あまり。サーフィン、ダイビング、トロリング、ゴルフなど3泊のフリースタイルの楽しみ方は、お好み次第。出発日は2月7日。料金は13万3000円。日本旅行の主催で、利用ホテルは中の上クラスです。詳細についてはJAF海外旅行サービス九州営業所 ☎092(761)1002へお問合せください。

※JAFでは、この他いろいろな海外旅行を用意しています。JAF海外旅行サービス各営業所へお問合せください。

JAF本部支部電話リスト

JAF本部 ☎03(436)2811

東北本部 ☎0222(88)0202

青森支部 ☎0177(74)3923
岩手支部 ☎0196(35)6190
宮城支部 ☎0222(88)0202
福島支部 ☎0245(46)0022
秋田支部 ☎0188(64)8492
山形支部 ☎0236(86)4520

関東本部 ☎03(436)2811

札幌支部 ☎011(753)1641
函館支部 ☎0138(49)4534
旭川支部 ☎0166(53)8828
室蘭支部 ☎0143(43)4343
釧路支部 ☎0154(51)2166
帯広支部 ☎0155(33)8171
北見支部 ☎0157(61)0521
新潟支部 ☎0252(84)7656
長野支部 ☎0262(26)6975
茨城支部 ☎0292(31)3273
栃木支部 ☎0286(34)9305
群馬支部 ☎0273(62)4393
埼玉支部 ☎0486(51)5201

千葉支部 ☎0472(24)1233
東京支部 ☎03(436)2811
神奈川支部 ☎045(843)8332
山梨支部 ☎0552(43)2811
沖縄支部 ☎0988(77)9163

中部本部 ☎052(872)3611

富山支部 ☎0764(25)7373
石川支部 ☎0762(49)1252
福井支部 ☎0776(25)2560
岐阜支部 ☎0582(46)9557
静岡支部 ☎0542(83)4141
愛知支部 ☎052(833)1165
三重支部 ☎0592(34)8533

関西本部 ☎06(538)1791

滋賀支部 ☎0775(25)8521
京都支部 ☎075(681)6576
大阪支部 ☎06(538)1791
大阪支部 ☎06(538)2071
旅行窓口
兵庫支部 ☎078(302)7581

奈良支部 ☎0742(61)6111
和歌山支部 ☎0734(45)1343
徳島支部 ☎0886(25)6511
香川支部 ☎0878(82)2342
愛媛支部 ☎0899(33)2911
高知支部 ☎0888(82)0311

中国本部 ☎082(272)0321

鳥取支部 ☎0857(27)7531
島根支部 ☎0852(37)1224
岡山支部 ☎0862(73)0710
広島支部 ☎082(272)0321
山口支部 ☎08397(2)5195

九州本部 ☎092(761)2761

福岡支部 ☎092(761)2761
佐賀支部 ☎0952(30)7000
長崎支部 ☎0958(45)1112
熊本支部 ☎096(367)5111
大分支部 ☎0975(68)2377
宮崎支部 ☎0985(52)4511
鹿児島支部 ☎0992(62)0500

JAFロードサービスネットワーク

北海道		甲信越		中国	
札幌	011(753)1244	甲府	0552(41)9011	彦根	0749(23)3258
旭川	0166(53)8828	長野	0262(26)6975	奈良	0742(61)6111
室蘭	0143(43)4343	飯田	0265(25)7853	中和	074569-6711
帯広	0155(33)8171	松本	0263(58)1083	和歌山	0734(45)1343
釧路	0154(51)2166	諏訪	0266(53)6655	広島	0829(41)1133
北見	0157(61)0521	上田	0268(25)4321	福山	0849(25)4949
函館	0138(49)5654	新潟	0252(31)7744	中国道三次	08246(2)5025
東北		長岡	0258(46)6644	三原	08486(6)0100
		上越	0255(44)9988	呉	0823(72)4949
		小出	02579(2)6611	岡山	0862(72)4949
仙台	0222(88)0110	中部		倉敷	0864(21)4949
古川	02292(3)1022			中国道津山	08682(6)4949
仙南	02232(4)4151			中国道新見	08677(2)1140
石巻	0225(95)7666	名古屋	052(833)5300	下関	0832(23)4949
青森	0177(74)3922	名古屋西	052(482)4131	小郡	08397(2)4949
盛岡	0196(35)3665	小牧	0568(75)3000	徳山	0834(63)4949
北上	0197(77)2328	春日井	0568(84)5300	岩国	0827(21)4949
秋田	0188(64)8491	豊田	0565(29)5300	宇部	0836(22)4949
関東		岡崎	0564(23)1701	鳥取	0857(24)4949
		刈谷	0566(24)0707	米子	0859(33)4949
		庄内	0235(24)8172	倉吉	0858(28)4949
郡山	0249(51)3883	豊川	05338(4)2285	松江	0852(37)1224
福島	0245(42)6115	富士	0545(51)8720	六日市	08567(7)1609
会津	0242(28)1055	静岡	0542(83)4000	大田	08548(2)5825
いわき	0246(27)7663	浜松	0534(21)5055	浜田	08552(8)2360
北陸		三島	0559(71)6600	益田	08562(3)5555
		岐阜	0582(46)9555	四国	
		多治見	0572(23)4917		
東京	03(463)0111	大垣	0584(89)4881		
多摩	0425(44)1841	高山	0577(34)2711	徳島	0886(25)6511
町田	0427(28)1841	四日市	0593(51)2736	高松	0878(82)2342
羽村	0425(55)1841	津	0592(34)8531	松山	0899(33)2911
横浜	045(843)7110	桑名	0594(31)1422	新居浜	0897(43)7040
小田原	0465(34)7171	伊勢	0596(36)2203	高知	0888(82)0311
首都高速	045(441)8161	北陸		九州	
高津	044(822)4097				
厚木	0462(23)1477				
東名高速線	045(921)7034	福井	0776(25)2560	福岡	092(714)3900
東名高速足柄	0550(2)3560	敦賀	0770(25)6800	北九州	093(561)4831
横須賀	0468(22)2440	金沢	0762(49)1252	久留米	0942(43)4552
藤沢	0466(34)3532	小松	0761(24)5009	大牟田	0944(56)3900
相模原	0427(48)8244	富山	0764(25)7373	筑豊	0948(29)3900
千葉	0472(24)1655	関西		佐賀	0952(62)3900
東葛	0471(32)1655			長崎	0958(45)3900
鎌ヶ谷	0474(43)1655			佐世保	0956(33)3151
木更津	0438(23)1655	大阪	06(538)2541	諫早	09572(5)1145
市川	0473(70)1655	吹田	06(877)3141	島原	09576(4)1177
成田	0476(23)1655	池田	0727(62)7881	熊本	096(380)9000
大宮	0486(51)5211	高槻	0726(76)2541	八代	0965(39)0213
熊谷	0485(24)9585	東大阪	06(746)1001	植木	096(273)1234
所沢	0429(26)8960	堺	0722(32)9057	大分	0975(68)2377
川口	0482(85)7351	貝塚	0724(31)3191	別府	0977(21)2411
春日部	0487(61)7611	京都	075(681)6571	宮崎	0985(52)3900
東北道加須	0480(62)0019	城陽	07745(5)2366	都城	0986(38)2961
関越道川越	0492(44)4224	舞鶴	0773(62)7001	延岡	0982(21)5464
宇都宮	0286(35)9811	福知山	0773(22)6234	鹿児島	0992(62)0500
平出	0286(63)5961	丹後	07727(2)1642	加治木	0995(62)1191
佐野	0283(24)1764	神戸	078(302)7571	川内	0996(22)2353
小山	0285(25)3147	姫路	0792(97)4511	沖縄	
那須	02876(3)1339	尼崎	06(436)1881		
水戸	0292(31)3271	豊岡	07962(3)3707		
土浦	0298(22)6782	明石	078(912)7329	沖縄	0988(77)9163
谷和原	029752-4805	和田山	07967(2)3377	JAF各本支部へお問合せください。	
群馬中央	0273(63)5141	淡路島	07993(6)3939		
太田	0276(45)6747	大津	0775(25)8521	※JAFでは、この他さまざまな国内旅行を企画・用意しています。詳細はJAF各本支部へお問合せください。	

B級・カート
ライセンス講習会

●モータースポーツの楽しみを知ろう

ハイスピードで走るクルマを、いかにコントロールするか。これもモータースポーツの魅力のひとつといつてよいでしょう。指定された区間を、指定された時間で走らなければならないラリー。未舗装のスラロームコースを走るダートドライアル。舗装されたコースを走行するジムカーナ。専用のサーキットを疾走するレーシングカート。これらのモータースポーツ競技は、参加してこそ楽しみも深

くならうというものです。

JAFでは、モータースポーツ競技に参加するためのB級・カートライセンス講習会を、毎月、全国各地で開催しています。ライセンスを取得して、モータースポーツの醍醐味を体験してください。日程などの詳細はJAF各本支部へ。

●オリジナリティでいっぱい

JAFの国内旅行

カニスキ食べ放題120分

寒さも次第に厳しくなつて、ますます美味になるのがサカナ。冬の夜、温泉に

浸つてカニの食べ放題というのはいかがでしょう。場所は島根県の松江温泉。カニは日本海で採れたばかり。これはもうこたえられません。1泊2食付き、それにカニスキ食べ放題120分、平日料金6500円。詳細はJAF中国本部へお問合せください。

この「カニスキ食べ放題120分」の他、JAF関西本部では、豪華活ガニ料理(山陰日和山)、カニづくし会席(丹後宮津)、カニ三昧(鳥取)などを扱っています。詳しくは関西本部へ。

沖縄デラックス3日
冬の平均気温が20度。1月下旬には桜

の花が咲き、もちろんオーバーコートは不要。沖縄の旅は今がチャンス。

東京発で、フリータイムもたっぷり。デラックスな那覇のホテルに2泊です。期間は3月19日まで。料金は1月出発の場合5万6200円、2月・3月出発の場合は5万9200円。詳しくはJAF関東本部へお問合せください。

なおJAF九州本部でも、石垣・那覇4日間の旅を用意しています。詳細は九州本部へ。

※JAFでは、この他さまざまな国内旅行を企画・用意しています。詳細はJAF各本支部へお問合せください。



札幌の時計台



オーナードライバーに最適な自家用自動車総合保険

- 自家用自動車総合保険は対人賠償保険・自損事故保険・無保険車傷害保険・対物賠償保険・搭乗者傷害保険および車両保険の6つの保険がセットされています。
- 対人・対物賠償事故の場合、被害者の同意が得られれば、損害保険会社が被保険者のために被害者との示談から保険金のお支払いまで、事故解決のお手伝いをします。
- 対人・対物賠償事故の場合、被害者は保険金相当の損害賠償額を直接損害保険会社へ請求することができます。
- 運転者家族限定割引や10、11回に分けてお支払いいただく分割払制度もあります。

保険料例——自家用小型乗用車（5ナンバー・7ナンバー・国産車）

	対人賠償保険	自損事故保険	無保険車傷害保険	対物賠償保険	搭乗者傷害保険	一般の車両保険	保険料
保険金額	1億円	1,400万円	1億円	200万円	500万円	120万円 (免責金額3-3-10万円)	79,090円

※ 運転者年齢26才未満不担保、適用保険料区分が9等級（割引率30%）の場合。

詳しくは損害保険会社もしくは最寄りの損害保険代理店にお問い合わせください。

朝日火災海上 オールステート 共栄火災海上 興亜火災海上 住友海上火災 大正海上火災	大成火災海上 太陽火災海上 第一火災海上 大東京火災海上 大同火災海上 千代田火災海上	東亜火災海上 東京海上火災 東洋火災海上 同和火災海上 日動火災海上 日産火災海上	日新火災海上 日本火災海上 日本地震 富士火災海上 安田火災海上 (社員会社・50音順)
---	--	--	---

社団 日本損害保険協会
法人

東京都千代田区神田淡路町2-9
〒101 ☎03(255)1211(大代表)



わすれないで

警察への事故の届出を！

人身事故はもちろん、物損事故の場合にも警察への届出をして下さい。

人身事故の場合は、人身扱いの届出を！

正しい内容の届出がない場合は、保険金のお支払いができないことがあります。



自賠責保険+自動車保険で十分な賠償資力を。●忘れず更新、バイク(原付自転車125cc以下)の自賠責保険



挑むことがたのしい。



1Lでどこまで走れるか

だれでも自分の創造力を生かして挑める燃費レース、マイルージマラソン。世界が注目するエネルギー有効使用の手がかりとして、昭和シェル石油が開催しています。人と石油の新しい可能性をめざして。私たちは、柔軟な思考、挑戦する意欲を持ちつづける企業でありたいと願っています。

昭和シェル石油株式会社

(毎月1回1日発行) Printed in Japan 雑誌12169-2